COMPTE RENDU OFFICIEL

DES

DÉBATS

DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES

DU

CANADA

QUATRIÈME SESSION—NEUVIÈME PARLEMENT

---

4 EDOUARD VII, 1904

VOL. LXIV

COMPRENANT DEPUIS LE DIXIÈME JOUR DE MARS JUSQU'AU VINGT-CINQUIÈME JOUR D'AVRIL INCLUSIVEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1904

ERRATA.

VOL. I

Colonne 330 : Inspection des bateaux à vapeur. Lire " bill (n° 7) " au lieu de "bill (n° 1)".

Colonne 1065 : Réponse de sir Wm. Mulock à mation de M. R. L. Borden, lire la phrase suivante : "La preuve étant très volumineuse, elle n'a pu être imprimée pendant la dernière session, mais on l'a adressée à l'Imprimierie, il y a plusieurs mois, et nous sommes encore à attendre que l'Imprimerie nous la renvoie."

Colonne 1720 : Après les mots " Le comité reprend ses travaux à huit heures ", à la ligne : " M. FOWLER ".

Colonne 1743 : Remplacer " KENT " par " KEMP ".

Colonne 1795 : Après " motion d'ajournement (M. Cowan) rejetée ", lire, en titre : " TARIF SUR CABLES DE MARINE ".

Colonne 1804 : Après " La Chambre se forme de nouveau en comité afin de délibérer le budget des dépenses ", ajouter, en titre : Douanes, appointements, $57,160 ".

Colonne 1882 : Remplacer " $67,160 ", après " Que le crédit de ",—petit texte—par $57,160 ".

MEMBRES DU GOUVERNEMENT

DU

TRÈS HONORABLE SIR WILFRID LAURIER,

C.P., G.C.M.G., C.R., D.C.L. *(Oxon.)*

À L'OUVERTURE DE LA

QUATRIÈME SESSION DU NEUVIÈME PARLEMENT

1904

(CABINET FORMÉ LE 13 JUILLET 1896)

Président du Conseil privé (Premier)	Très hon. sir WILFRID LAURIER, C.P., G.C.M.G., C.R., D.C.L. *(Oxon.)*
Ministre du Commerce	Très hon. sir RICHARD J. CARTWRIGHT, G.C.M.G.
Secrétaire d'Etat	Hon. R. W. SCOTT, C.R., LL.D.
Ministre de la Milice et de la Défense	Hon. sir F. W. BORDEN, C.C.M.G., B.A., M.D.
Directeur général des Postes	Hon. sir W. MULOCK, C.C.M.G., C.R., M.A., LL.D.
Ministre de l'Agriculture	Hon. S. A. FISHER B.A.
Ministre des Travaux publics	Hon. JAMES SUTHERLAND.
Ministre des Finances	Hon. W. S. FIELDING.
Ministre des Chemins de fer et Canaux	Hon. H. R. EMMERSON.
Ministre de l'Intérieur	Hon. CLIFFORD SIFTON.
Ministre des Douanes	Hon. WILLIAM PATERSON.
Ministre de la Marine et des Pêcheries	Hon. RAYMOND PRÉFONTAINE, B.C.L.
Ministre du Revenu de l'intérieur	Hon. LOUIS PHILIPPE BRODEUR.
Ministre de la Justice	Hon. CHARLES FITZPATRICK, B.A., C.R.
Sans portefeuille	Hon. W. TEMPLEMAN.
Sans portefeuille	Hon. CHAS. S. HYMAN.
(Pas dans le Cabinet).	
Solliciteur général	Hon. RODOLPHE LEMIEUX, C.R.

Greffier du Conseil privé ..... M. JOHN J. MCGEE.

OFFICIERS DE LA CHAMBRE DES COMMUNES :

Hon. N. A. BELCOURT	*Orateur.*
PETER MACDONALD, M.P.	*Orateur-suppléant.*
M. T. B. FLINT	Greffier de la Chambre.
M. J.-B.-R. LAPLANTE	Greffier-adjoint.
Lieut.-Col. HENRY-ROBERT SMITH	Sergent-d'armes.

STÉNOGRAPHES OFFICIELS :

ALBERT HORTON	Sténographe en chef.
STEPHEN-A. ABBOTT, E.-JOSEPH DUGGAN, J.-O. MARCEAU, THOS.-P. OWENS, ALPHONSE DESJARDINS, A.-C. CAMPBELL, GEORGE SIMPSON, R. C. DUNBAR	Sténographes.
CHAS.-W. BOYCE	Aide du sténographe en chef.

TRADUCTEURS OFFICIELS :

WILFRID LAROSE	traducteur en chef.
FRANK HUGHES, H.-R. FISET, J.-G. DELADURANTAYE, GUSTAVE LABINE, LUCIEN LASALLE, FLAVIEN MOFFET, ACHILLE FORTIER, WILFRID GASCON, LÉON GÉRIN	Traducteurs.

LISTE ALPHABÉTIQUE

DES

MEMBRES DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

QUATRIÈME SESSION, NEUVIÈME PARLEMENT

1904

ALCORN, GEORGE OSCAR—Prince-Edouard.
ANGERS, CHARLES—Charlevoix.
ARCHAMBAULT, JOSEPH ELOI—Berthier.
ARMSTRONG, Joseph E.—Lambton-est.
AVERY, MELZAR—Addington.

BALL, GEORGES—Nicolet.
BARKER, SAMUEL—Hamilton.
BAZINET, CHARLES—Joliette.
BEITH, ROBERT—Durham-ouest.
BÉLAND, HENRI SÉVÉRIN—Beauce.
BELCOURT, NAPOLEON A.—Ottawa.
BELL, ADAM CARR—Pictou.
BENNETT, WM. H.—Simcoe-est.
BICKERDIKE, ROBERT—Montréal, Saint-Laurent
BIRKETT, THOMAS—Ottawa.
BLAIN, RICHARD—Peel.
BLANCHET, JEAN-BAPTISTE—St-Hyacinthe.
BORDEN, HON. SIR FREDERICK W., C.C.M.G.—King (N.-E.)
BORDEN, ROBERT L.—Halifax.
BOURASSA, HENRI—Labelle.
BOURBONNAIS, AUGUSTIN—Soulanges.
BOYD, NATHANIEL—Macdonald.
BROCK, WILLIAM REES—Toronto-centre.
BRODER, ANDREW—Dundas.
BRODEUR, HON. LOUIS PHILIPPE—Rouville.
BROWN, JAMES POLLOCK—Chateauguay.
BRUCE, FRANK C.—Hamilton.
BRUNEAU, ARTHUR AIMÉ—Richelieu.
BUREAU, JACQUES—Trois-Rivières et Saint-Maurice.

CALVERT, WILLIAM SAMUEL—Middlesex-ouest.
CALVIN, HIRAM A.—Frontenac.
CAMPBELL, ARCHIBALD—York-ouest, Ont.
CARBONNEAU, ONÉSIPHORE—L'Islet.
CARSCALLEN, ALEXANDER W.—Hastings-nord.
CARTWRIGHT, TRÈS HON. SIR RICHARD, G.C.M.G.—Oxford-sud.
CASGRAIN, THOMAS CHASE—Montmorency.
CHAMPAGNE, LOUIS N—Wright.
CHARLTON, JOHN—Norfolk-nord.
CHRISTIE, THOMAS—Argenteuil.
CLANCY, JAMES—Bothwell.
CLARE, GEORGE A.—Waterloo-sud.
CLARKE, EDWARD FREDERICK—Toronto-ouest.
COCHRANE, EDWARD—Northumberland-est (O.)
COPP, ALBERT J. S.—Digby.
COSTIGAN, HON. JOHN—Victoria (N.-B.)
COWAN, MAHLON K.—Essex-sud.
CULBERT, JOHN—Brockville.

DANIEL, JOHN WATERHOUSE—St. John (cité).
DAVIS, THOMAS OSBORNE—Saskatchewan.
DELISLE, MICHEL SIMÉON—Portneuf.
DEMERS, LOUIS JULIEN—Lévis.
DEMERS, L. PHILIPPE—St-Jean et Iberville.
DESJARDINS, SAMUEL—Terrebonne.
DONNELLY, JAMES J.—Bruce-est.
DOUGLAS, JAMES MOFFAT—Assiniboïa-est.
DUGAS, FRANÇOIS O.—Montcalm.
DYMENT, ALBERT EDWARD—Algoma.

EARLE, THOMAS—Victoria (C.A.)
EMMERSON, HON. HENRY R.—Westmoreland.
ERB, DILMAN KINSEY—Perth-sud.
ETHIER, JOSEPH ARTHUR C.—Deux-Montagnes.

FIELDING, HON. WILLIAM STEVENS—Shelburne et Queen (N.-E.)
FISHER, HON. SIDNEY ARTHUR—Brome.
FITZPATRICK, HON. CHARLES—Québec (comté).
FORTIER, EDMOND—Lotbinière.
FOWLER, GEORGE W.—King (N.-B.)

GALLERY, DANIEL—Montréal, Ste-Anne.
GALLIHER, WILLIAM ALFRED—Yale et Caribou.
GANONG, GILBERT W.—Charlotte.
GAUVREAU, CHARLES AUGUSTE—Témiscouata.
GEOFFRION, VICTOR—Chambly et Verchères.
GERMAN, WILLIAM MANLY—Welland.
GERVAIS, HONORÉ—Montréal, St-Jacques.
GIBSON, ALEXANDER, JR—York (N.-B.)
GILMOUR, JAMES—Middlesex-est.
GIRARD, JOSEPH—Chicoutimi et Saguenay.
GOULD, ISAAC JAMES—Ontario-ouest.
GOURLEY, SEYMOUR E—Colchester.
GRANT, GEORGE D.—Ontario-nord.
GUTHRIE, HUGH—Wellington-sud.

HACKETT, EDWARD—Prince-ouest (I.P.-E.)
HAGGART, HON. JOHN—Lanark-sud.
HALE, FREDERICK HARDING—Carleton (N.-B.)
HALLIDAY, JAMES—Bruce-nord.
HARTY, WILLIAM—Kingston.
HARWOOD, HENRY S.—Vaudreuil.
HASZARD, HORACE, Queen-ouest, I.P.-E.
HENDERSON, DAVID—Halton.
HEYD, CHARLES BERNHARD—Brant-sud.
HOLMES, ROBERT—Huron-ouest.
HUGHES, JAMES J.—King (I.P.-E.)
HUGHES, SAMUEL—Victoria-nord (O.)
HYMAN, CHARLES S.—London.

INGRAM, ANDREW B.—Elgin-nord.

JOHNSTON, ALEXANDER—Cap-Breton.
JOHNSTON, ROBERT—Cardwell.
JOHNSTON, THOMAS GEORGE—Lambton-ouest.

KAULBACH, CHARLES EDWIN—Lunenburg.
KEMP, ALBERT E.—Toronto-est.
KENDALL, ARTHUR S.—Cap-Breton.
KENDRY, JAMES—Peterborough-est.
KIDD, EDWARD—Carleton (O.)

LANCASTER, EDWARD A.—Lincoln et Niagara.
LANG, JOHN—Peterborough-est.
LAPOINTE, ERNEST—Kamouraska.
LaRIVIÈRE, ALPHONSE A. C.—Provencher.
LAURIER, R. CHARLEMANGE—L'Assomption.
LAURIER, TRÈS HON. SIR WILFRID, G.C.M.G.—Québec-est.
LAVELL, JOHN REEVE—Leeds et Grenville.
LAVERGNE, ARMAND—Montmagny.
LAVERGNE, LOUIS—Drummond et Arthabaska.
LAW, BOWMAN BROWN, Yarmouth, N.-E.
LEBLANC, OLIVER J.—Kent (N.-B.)
LEFURGEY, ALFRED A.—Prince-est (I.P.-E.)
LEMIEUX, HON. RODOLPHE—Gaspé.
LENNOX, HAUGHTON—Simcoe-sud.
LÉONARD, J. E. EMILE—Laval.
LEWIS, WILLIAM J.—Albert.
LOGAN, HANCE J.—Cumberland.
LOVELL, HENRY—Stanstead.
LOY, GEORGE M.—Beauharnois.

MACDONALD, PETER—Huron-est.
MACKIE, THOMAS—Renfrew-nord.
MACKINNON, D. A.—Queen-est, (I.P.-E.)
MACLAREN, ALEXANDER FERGUSON—Perth-nord.
MACLAREN, WILLIAM SCOTT—Huntingdon.
MACLEAN, WILLIAM FINDLAY—York-est (O.)
MACPHERSON, ROBERT GEORGE—Burrard, C.-B.
MCCARTHY, LEIGHTON GOLDIE—Simcoe-nord.
MCCOLL, JOHN B.—Northumberland-ouest (O.)
MCCOOL, CHARLES ARTHUR—Nipissing.
MCCORMICK, GEORGE—Muskoka et Parry-Sound.
MCCREARY, WILLIAM F.—Selkirk.
MCEWEN, GEORGE—Huron-sud.
MCGOWAN, JOHN—Wellington-centre.
MCGUGAN, MALCOLM—Middlesex-sud.
MCINTOSH, JOHN—Sherbrooke.
MCISAAC, COLIN F.—Antigonish.
MCLENNAN, ANGUS—Inverness.
MALOUIN, ALBERT—Québec-centre.
MARCIL, CHARLES—Bonaventure.
MARCIL, JOSEPH EDMOND—Bagot.
MATHESON, JOSEPH—Richmond (N.-E.)
MAYRAND, HORMIDAS—Maskinongé.
MEIGS, DANIEL BISHOP—Missisquoi.
MIGNAULT, ROCH MOÏSE SAMUEL—Yamaska.
MONET, DOMINIQUE—Laprairie et Napierville.
MONK, FREDERICK D.—Jacques-Cartier.
MORIN, JEAN-BAPTISTE—Dorchester.
MORRISON, AULAY—New-Westminster.
MULOCK, HON. SIR WILLIAM, C.C.M.G.—York-nord (O.)
MURRAY, THOMAS—Pontiac.

NORTHRUP, WILLIAM BARTON—Hastings-est.

OLIVER, FRANK—Alberta.
OSLER, EDMUND BOYD—Toronto-ouest.

PARMALEE, CHARLES HENRY—Shefford.
PATERSON, HON. WILLIAM—Wentworth et Brant nord.
POPE, RUFUS HENRY—Compton.
PORTER, EDWARD GUSS—Hastings-ouest.
POWER, WILLIAM—Quebec-ouest.
PRÉFONTAINE, HON. J. RAYMOND—Maisonneuve.
PRINGLE, ROBERT A.—Cornwall et Stormont.
PROULX, ISIDORE—Prescott.
PUTTEE, A. W.—Winnipeg.

REID, JAMES—Ristigouche.
REID, JOHN DOWSLEY—Grenville-sud.
RICHARDSON, MATTHEW KENDALL—Grey-sud.
RILEY, GEORGE—Victoria (C.A.)
RIVET, LOUIS ALFRED ADHÉMAR—Hochelaga.
ROBINSON, JABEL—Elgin-ouest.
ROBINSON, JAMES—Northumberland (N.-B.)
ROCHE, WILLIAM—Halifax.
ROCHE, WILLIAM JAMES—Marquette.
RODDICK, THOMAS G.—Montréal, Saint-Antoine.
ROSAMOND, BENNETT—Lanark-nord.
ROSS, JAMES HAMILTON—Yukon Territory.
ROSS, JEAN AUGUSTE—Rimouski.
ROSS, HON. WILLIAM—Victoria, N.-E.
ROSS, WILLIAM—Ontario-sud.
ROUSSEAU, JEFFREY ALEXANDRE—Champlain.
RUSSELL, BENJAMIN—Hants.

SCHELL, JACOB T.—Glengarry.
SCOTT, WALTER—Assiniboïa-ouest.
SEAGRAM, JOSEPH E.—Waterloo-nord.
SHERRITT, JOHN—Middlesex-nord.
SIFTON, HON. CLIFFORD—Brandon.
SINCLAIR, J. H.—Guysborough.
SMITH, ERNEST D.—Wentworth-sud.
SMITH, RALPH—Vancouver.
SPROULE, THOMAS S.—Grey-est.
STEPHENS, GEORGE—Kent (O.)

STEWART, D. A.—Lisgar.
SUTHERLAND, HON. JAMES—Oxford-nord.
SUTHERLAND, ROBERT FRANKLIN—Essex-nord.

TALBOT, ONÉSIPHORE ERNEST—Bellechasse.
TARTE, HON. JOSEPH ISRAEL—Montréal, Sainte-Marie.
TAYLOR, GEORGE—Leeds-sud.
THOMPSON, ANDREW THORBURN—Haldimand et Monck.
THOMSON, THOMAS INKERMAN—Grey-nord.
TISDALE, HON. DAVID—Norfolk-sud.
TOBIN, EDMUND WILLIAM—Richmond et Wolfe.
TOLMIE, JOHN—Bruce-ouest.
TOLTON, EDWIN—Wellington-nord.
TUCKER, JOSEPH JOHN—St-Jean (N.-B.) cité et comté
TUPPER, HON. SIR CHARLES HIBBERT, C.C.M.G.—Pictou.
TURCOT, GEORGE—Megantic.
TURGEON, ONÉSIPHORE—Gloucester.

VROOMAN, ADAM E.—Victoria-sud (O.)

WADE, FLETCHER BATH—Annapolis.
WALLACE, DAVID WARDROPE—Russell.
WARD, HENRY ALFRED—Durham-est.
WILMOT, ROBERT D—Sunbury et Queen (N.-B.)
WILSON, URIAH—Lennox.
WRIGHT, A. A.—Renfrew-sud.

LISTE ALPHABÉTIQUE

DES

COLLÈGES ÉLECTORAUX DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

QUATRIÈME SESSION, NEUVIÈME PARLEMENT

1904

ADDINGTON—Melzar Avery.
ALBERT—William J. Lewis.
ALBERTA—Frank Oliver.
ALGOMA—Albert Edward Dyment.
ANNAPOLIS—Fletcher Bath Wade.
ANTIGONISH—Colin F. McIsaac.
ARGENTEUIL—Thomas Christie.
ASSINIBOÏA-EST—James Moffat Douglas.
ASSINIBOÏA-OUEST—Walter Scott.

BAGOT—Joseph Edmond Marcil.
BEAUCE—Henri Sévérin Béland.
BEAUHARNOIS—George M. Loy.
BELLECHASSE—Onésiphore Ernest Talbot.
BERTHIER—Joseph Eloi Archambault.
BONAVENTURE—Charles Marcil.
BOTHWELL—James Clancy.
BRANDON—Hon. Clifford Sifton.
BRANT-SUD—Charles Bernhard Heyd.
BROCKVILLE—John Culbert.
BROME—Hon. Sidney Arthur Fisher.
BRUCE-EST—James J. Donnelly.
BRUCE-NORD—James Halliday.
BRUCE-OUEST—John Tolmie.
BURRARD—Robert George Macpherson.

CAP-BRETON—Alexander Johnston. Arthur S. Kendall.
CARDWELL—Robert Johnston.
CARLETON (N.-B.)—Frederick Harding Hale.
CARLETON (O.)—Edward Kidd.
CHAMBLY ET VERCHÈRES—Victor Geoffrion.
CHAMPLAIN—Jeffrey Alexandre Rousseau.
CHARLEVOIX—Louis Charles A. Angers.
CHARLOTTE—Gilbert W. Ganong.
CHATEAUGUAY—James Pollock Brown.
CHICOUTIMI ET SAGUENAY—Joseph Girard.
COLCHESTER—Seymour E. Gourley.
COMPTON—Rufus Henry Pope.
CORNWALL ET STORMONT—Robert A. Pringle.
CUMBERLAND—Hance J. Logan.

DEUX-MONTAGNES—Joseph Arthur C. Ethier.
DIGBY—Albert J. S. Copp.
DORCHESTER—Jean-Baptiste Morin.
DRUMMOND ET ARTHABASKA—Louis Lavergne.
DUNDAS—Andrew Broder.
DURHAM-EST—Henry Alfred Ward.
DURHAM-OUEST—Robert Beith.

ELGIN-EST—Andrew B. Ingram.
ELGIN-OUEST—Jabel Robinson.
ESSEX-NORD—Robert Frankli Sutherland.
ESSEX-SUD—Mahlon K. Cowan.

FRONTENAC—Hiram A. Calvin.

GASPÉ—Hon. Rodolphe Lemieux.
GLENGARRY—Jacob T. Schell.
GLOUCESTER—Onésiphore Turgeon.
GRENVILLE-SUD—John Dowsley Reid.
GREY-EST—Thomas S. Sproule.
GREY-NORD—Thomas Inkerman Thomson.
GREY-SUD—Matthew Kendall Richardson.
GUYSBOROUGH—J. H. Sinclair.

HALDIMAND ET MONCK—Andrew T. Thompson.
HALIFAX—Robert L. Borden. William Roche.
HALTON—David Henderson.
HAMILTON—Samuel Barker. Frank C. Bruce.
HANTS—Benjamin Russell.
HASTINGS-EST—William B. Northrup.
HASTINGS-NORD—Alexander W. Carscallen.
HASTINGS-OUEST—Edward Guss Porter.
HOCHELAGA—Louis Alfred Adhémar Rivet.
HUNTINGDON—William Scott Maclaren.
HURON-EST—Peter Macdonald.
HURON-SUD—George McEwen.
HURON-OUEST—Robert Holmes.

INVERNESS—Angus McLennan.

JACQUES-CARTIER—Frederick D. Monk.
JOLIETTE—Charles Bazinet.

KAMOURASKA—Ernest Lapointe.
KENT (N.-B.)—Oliver J. LeBlanc.
KENT (O.)—George Stephens.
KING (N.-B.)—George W. Fowler.
KING (N.-E.)—Hon. sir Frederick W. Borden, C.C. M.G.
KING (I.P.-E.)—James J. Hughes.
KINGSTON—William Harty.

LABELLE—J. Henri N. Bourassa.
LAMBTON-EST—Joseph E. Armstrong.
LAMBTON-OUEST—Thomas George Johnston.
LANARK-NORD—Bennett Rosamond.
LANARK-SUD—Hon. John Graham Haggart.
LAPRAIRIE ET NAPIERVILLE—Dominique Monet.
L'ASSOMPTION—R. Charlemagne Laurier.
LAVAL—J. E. Emile Léonard.
LEEDS ET GRENVILLE NORD—John Reeve Lavell.
LEEDS-SUD—George Taylor.
LENNOX—Uriah Wilson.
LÉVIS—Louis Julien Demers.
LINCOLN ET NIAGARA—Edward A. Lancaster.
LISGAR—D. A. Stewart.
L'ISLET—Onésiphore Carbonneau.
LONDON—Hon. Charles S. Hyman.
LOTBINIÈRE—Edmond Fortier.
LUNENBURG—Charles Edwin Kaulbach.

MACDONALD—Nathaniel Boyd.
MAISONNEUVE—Hon. J. Raymond Préfontaine.
MARQUETTE—William James Roche.
MASKINONGÉ—Hormisdas Mayrand.
MÉGANTIC—George Turcot.
MIDDLESEX-EST—James Gilmour.
MIDDLESEX-NORD—John Sherritt.
MIDDLESEX-SUD—Malcolm McGugan.
MIDDLESEX-OUEST—William Samuel Calvert.
MISSISQUOI—Daniel Bishop Meigs.
MONTCALM—François O. Dugas.
MONTMAGNY—Armand Lavergne.
MONTMORENCY—Thomas Chase Casgrain.
MONTRÉAL, Sainte-Anne—Daniel Gallery.
MONTRÉAL, Saint-Antoine—Thomas G. Roddick.
MONTRÉAL, Saint-Jacques—Honoré Gervais.
MONTRÉAL, Saint-Laurent—Robert Bickerdike.
MONTRÉAL, Sainte-Marie—Hon. Joseph Israël Tarte.
MUSKOKA—George McCormick.

NEW-WESTMINSTER—Aulay Morrison.
NICOLET—Georges Ball.
NIPISSING—Charles Arthur McCool.
NORFOLK-NORD—John Charlton.
NORFOLK-SUD—Hon. David Tisdale.
NORTHUMBERLAND (N.-B.)—James Robinson.
NORTHUMBERLAND-EST (O.)—Edward Cochrane.
NORTHUMBERLAND-OUEST (O.)—John B. McColl.

ONTARIO-NORD—George D. Grant.
ONTARIO-SUD—William Ross.
ONTARIO-OUEST—Isaac James Gould.
OTTAWA (cité)—{Napoléon A. Belcourt / Thomas Birkett.
OXFORD-NORD—Hon. James Sutherland.
OXFORD-SUD—Hon. sir Richard Cartwright, G. M.G.

PEEL—Richard Blain.
PERTH-NORD—Alexander Ferguson MacLaren.
PERTH-SUD—Dilman Kinsey Erb.
PETERBOROUGH-EST—John Lang.
PETERBOROUGH-OUEST—James Kendrey.
PICTOU—{Hon. sir Charles Hibbert Tupper, C.C. M.G. / Adam Carr Bell.
PONTIAC—Thomas Murray.
PORTNEUF—Michel Siméon Delisle.
PRESCOTT—Isidore Proulx.
PRINCE-EST (I.P.-E.)—Alfred A. Lefurgey.
PRINCE-OUEST (I.P.-E.)—Edward Hackett.
PRINCE EDWARD—George Oscar Alcorn.
PROVENCHER—Alphonse A. C. LaRivière.

QUÉBEC-CENTRE—Albert Malouin.
QUÉBEC-EST—Très Hon. sir Wilfrid Laurier, C.P., G.C.M.G.
QUÉBEC-OUEST—William Power.
QUÉBEC (comté)—Hon. Charles Fitzpatrick.
QUEEN-EST (I.P.-E.)—D. A. McKinnon.
QUEEN-OUEST (I.P.-E.)—Horace Haszard.

RENFREW-NORD—Thomas Mackie.
RENFREW-SUD—Aron Abel Wright.
RESTIGOUCHE—James Reid.
RICHELIEU—Arthur Aimé Bruneau.
RICHMOND (N.-E.)—Joseph Matheson.
RICHMOND ET WOLFE (Q.)—Edmund William Tobin.
RIMOUSKI—Jean Auguste Ross.
ROUVILLE—Hon. Louis Philippe Brodeur.
RUSSELL—David W. Wallace.

SAINT-HYACINTHE—Jean-Baptiste Blanchet.
SAINT-JEAN (N.-B.) cité—John Waterhouse Daniel.
SAINT-JEAN (N.-B.) cité et comté—Joseph John Tucker.
SAINT-JEAN ET IBERVILLE—L. Philippe Demers.
SASKATCHEWAN—Thomas Osborne Davis.
SELKIRK—William F. McCreary.
SHEFFORD—Charles Henry Parmalee.
SHELBURNE ET QUEEN—Hon. William Stevens Fielding.
SHERBROOKE—John McIntosh.
SIMCOE-EST—William H. Bennett.
SIMCOE-NORD—Leighton Goldie McCarthy.
SIMCOE-SUD—Haughton Lennox.
SOULANGES—Augustin Bourbonnais.
STANSTEAD—Henry Lovell.
SUNBURY ET QUEEN (N.-B.)—Robert D. Wilmot.

TÉMISCOUATA—Charles Arthur Gauvreau.
TERREBONNE—Samuel Desjardins.
TROIS-RIVIÈRES ET ST.-MAURICE—Jacques Bureau.

TORONTO-CENTRE—William Rees Brock.
TORONTO-EST—Albert E. Kemp.
TORONTO-OUEST—{Edward Frederick Clarke. / Edmund Boyd Osler.

VANCOUVER—Ralph Smith.
VAUDREUIL—Henry Stanislaus Harwood.
VICTORIA (C.A.)—{Thomas Earle. / George Riley.
VICTORIA (N.-B.)—Hon. John Costigan.
VICTORIA (N.-E.)—Hon. William R ss.
VICTORIA-NORD (O.)—Samuel Hughes.
VICTORIA-SUD (O.)—Adam E. Vrooman.

WATERLOO-NORD—Joseph E. Seagram.
WATERLOO-SUD—George A Clare.
WELLAND—William Manley G rman.
WELLINGTON-CENTRE—John McGowan.
WELLINGTON-NORD—Edwin Tolton.
WELLINGTON-SUD—Hugh Guthrie.
WENTWORTH ET BRANT-NORD—Hon. Wm. Paterson.
WENTWORTH-SUD—Ernest D. Smith.
WESTMORELAND—Hon. Henry R. Emmerson.
WINNIPEG—A. W. Puttee.
WRIGHT—Louis N. Champagne.

YALE ET CARIBOU—William Alfred Gal iher
YAMASKA—Roch Moïse Samuel Mignault.
YARMOUTH—Bowman Brown Law.
YORK (N.-B.)—Alexander Gibs n, jr.
YORK-EST (O.)—William Findlay Maclean.
YORK-NORD(O.)—Hon.sir WilliamMulock,C.C.M.G
YORK-OUEST (O.)—Archibald Campbell.
YUKON, TERRITOIRE DU—James Hamilton Ross

COMITÉ SPÉCIAL NOMMÉ POUR SURVEILLER LA PUBLICATION DU COMPTE RENDU OFFICIEL DES DEBATS DE LA CHAMBRE DES CO MUNES.

BALL, M. GEORGES (*Nicolet*).
CHAMPAGNE, M. L. N. (*Wright*).
CHARLTON, M John (*Norfolk-nord*).
CLARKE, M. E. F. (*Toronto-ouest*).
EARLE, M. Thos. (*Victoria, C.A.*)
GERVAIS, M. H.—(*St-Jacques, Montréal*).
HOLMES, M. ROBERT (*Huron-ouest*).
LARIVIÈRE, M. A. A. C. (*Provencher*).
MACDONALD, M. P. (*Huron-est*).
MONET, M. D. (*Laprairie et Napierville*
ROCHE, M. WILLIAM (*Marquette*).
RUSSELL, M. B. (*Hants*).
SCOTT, M. WALTER (*Assiniboïa-ouest*).
SUTHERLAND, M. R. F. (*Essex-nord*).
TAYLOR, M. Geo. (*Leeds et Grenville*).

Président:—M. L. N CHAMPAGNE (*Wright*).

Débats des Communes

QUATRIÈME SESSION—NEUVIÈME PARLEMENT

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, le 10 mars 1904.

Le parlement qui avait été prorogé le vingt-quatre octobre 1903, et de temps à autre depuis la date susdite jusqu'au dix mars 1904, s'est assemblé aujourd'hui pour la dépêche des affaires.

Le greffier, Thomas Barnard Flint, maître ès arts, docteur en droit, donne communication à la Chambre de la lettre suivante qu'il a reçue :

Bureau du secrétaire du Gouverneur général,

Ottawa, 9 mars 1904.

Monsieur,—J'ai ordre de Son Excellence le Gouverneur général de vous informer que le juge en chef du Canada, en sa qualité de délégué du Gouverneur, se rendra à la salle des séances du Sénat pour ouvrir la session du parlement fédéral, jeudi, le 10 courant, à 3 heures de l'après-midi.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé) F. S. MAUDE, major,
Secrétaire du Gouverneur général.

Le greffier de la Chambre des communes.

Un message est délivré par le capitaine Ernest J. Chambers, huissier du Sénat.

Messieurs,—Le juge en chef du Canada, en qualité de délégué du Gouverneur, désire la présence immédiate de cette honorable Chambre au Sénat.

En conséquence, la Chambre se rend au Sénat, et alors l'Orateur du Sénat dit :—

Honorables messieurs du Sénat et

Messieurs de la Chambre des communes:

J'ai ordre de vous informer que Son Excellence le Gouverneur général ne juge pas à propos de faire connaître les causes de la convocation du présent parlement de la Puissance du Canada, avant que l'Orateur de la Chambre des communes ait été choisi suivant la loi, mais demain, à trois heures de l'après-midi, les raisons de la convocation de ce parlement seront données.

Et les membres étant de retour, le greffier de la Chambre se tenant sur les marches les plus basses du trône de l'Orateur, annonce qu'avis a été reçu des vacances suivantes survenues dans la députation, savoir :—

Henry Cargill, député de Bruce-est, décédé ;

Joseph-Alexandre C. Madore, député d'Hochelaga, par suite de l'acceptation d'une charge lucrative de la Couronne, savoir: la charge de juge puisné de la cour Supérieure de la province de Québec ;

Oliver Simmons, député de Lambton-est, décédé ;

Pierre-R. Martineau, député de Montmagny, décédé ;

Donald Farquharson, député de Queen-ouest, I.P.-E., décédé ;

L'honorable Andrew George Blair, député de la ville de Saint-Jean, démissionnaire ;

L'honorable Michel-E. Bernier, député de Saint-Hyacinthe, par suite de l'acceptation d'une charge lucrative de la Couronne, savoir : la charge de commissaire des chemins de fer aux termes de l'Acte des chemins de fer, 1903.

Henry-R. Emmerson, député de Westmoreland, par suite de l'acceptation d'une charge lucrative de la couronne, savoir : la charge de ministre des Chemins de fer et Canaux ;

L'honorable L.-P. Brodeur, député de Rouville, par suite de l'acceptation d'une charge lucrative de la Couronne, savoir : la charge de ministre du Revenu de l'intérieur ;

Rodolphe Lemieux, député de Gaspé, par suite de l'acceptation d'une charge lucrative de la Couronne, savoir : la charge de Solliciteur général du Canada ;

L'honorable Henry-G. Carroll, député de Kamouraska, par suite de l'acceptation d'une charge lucrative de la Couronne, savoir : la charge de juge de la cour Supérieure de la province de Québec ;

Duncan-C. Fraser, député de Guysborough, par suite de l'acceptation d'une charge de la Couronne (la charge de juge).

Il informe aussi la Chambre qu'il a reçu du greffier de la Couronne en chancellerie des certificats et rapports de l'élection des députés suivants :—

L'honorable Louis-Philippe Brodeur, Rouville ;

L'honorable Henry-R. Emmerson, Westmoreland ;

Ernest Lapointe, Kamouraska ;

Armand Lavergne, Montmagny ;

Joseph-E. Armstrong, Lambton ;

L'honorable Rodolphe Lemieux, Gaspé ;

L.-A. Rivet, Hochelaga ;

J.-B. Blanchet, Saint-Hyacinthe ;

Honoré Gervais, Saint-Jacques (Montréal) ;

John W. Daniel, ville de Saint-Jean (N.-B.) ;

Horace Haszard, Queen-ouest, I.P.-E., et

James-J. Donnelly, Bruce-ouest.

Le greffier dit encore : Les députés suivants ont signé le rôle et prêté serment et ont droit de prendre leurs sièges : MM.

Lapointe, Daniel, Blanchet, Brodeur, Armstrong, Emmerson, Lemieux, Gervais et Haszard.

ELECTION DE L'ORATEUR.

Très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Monsieur Flint, durant les vacances, il a plu à Son Excellence le Gouverneur général d'appeler à faire partie du Conseil privé et du cabinet M. Brodeur, qui, lors de la première assemblée du présent parlement à la suite des élections générales, avait été élu orateur de cette Chambre. Notre premier devoir est donc de nommer un orateur. Je crois être l'interprète des sentiments de toute la députation en affirmant que M. Brodeur a rempli d'une manière entièrement satisfaisante pour les deux partis les fonctions du poste éminent auquel il avait été désigné, et qu'il y a fait preuve des qualités inséparables de cette position : la dignité, l'impartialité. Nous sommes persuadés que ces mêmes qualités se trouveront à un égal degré en la personne de M. Belcourt, député de la ville d'Ottawa, et en conséquence, je soumets son nom à la députation. Je propose, appuyé par sir Richard Cartwright :

Que Napoléon-A. Belcourt, député de la ville d'Ottawa, prenne le fauteuil en qualité d'Orateur de cette Chambre.

M. R. L. BORDEN : Monsieur Flint, avant que cette motion du très honorable premier ministre soit mise aux voix, permettez-moi de déclarer que je n'ai nullement l'intention de m'y opposer. L'honorable député dont le choix nous est proposé est, à mon avis, tout à fait digne de notre confiance et de la tâche que la Chambre veut lui imposer. La dignité qui lui est ainsi conférée est grande, mais la responsabilité qu'il encourt ne l'est pas moins. Il va se trouver le représentant non seulement de ceux qui ont été ses alliés politiques, mais aussi des membres de la gauche. Il devra exercer les fonctions de président à la fois avec dignité et science, avec tact et sagesse. Que l'honorable député me permette de le féliciter, car j'ai l'entière confiance qu'à tous les points de vue il s'acquittera dignement des devoirs de sa charge.

La motion est adoptée.

Et le greffier ayant déclaré M. Belcourt duement élu, celui-ci est conduit au fauteuil par le premier ministre.

M. l'ORATEUR nouvellement élu dit alors :

(Texte) : Le grand honneur que cette Chambre vient de me conférer ne saurait me permettre d'oublier ou de méconnaître, même pour un instant, mon incompétence et le peu de préparation que j'apporte à remplir les honorables mais difficiles fonctions de la présidence. Aussi, je sollicite et j'ose espérer que je recevrai de tous les honorables députés leur indulgente et constante coopération pour le maintien de l'honneur, de la dignité et de l'intégrité de cette Chambre. Je m'inspirerai des exemples de mes prédécesseurs et surtout de mon prédécesseur immédiat qui a si brillamment rempli le rôle que je suis maintenant appelé à exercer, et je m'efforcerai d'observer toujours la plus parfaite impartialité.

(Traduction) : J'offre à la Chambre mes humbles remerciements pour le grand honneur qu'elle vient de me faire en m'élisant unanimement à la présidence de ses délibérations. Mon incompétence et le peu de préparation que j'apporte à remplir les honorables mais difficiles fonctions de cette charge m'obligent à compter sur l'indulgence et l'appui de la députation, et j'espère qu'ils ne me feront jamais défaut. A cette condition, et déterminé que je suis à marcher sur les traces de mes prédécesseurs, et surtout de mon prédécesseur immédiat, je pense pouvoir maintenir les traditions d'honneur, la dignité et l'intégrité de cette Chambre.

AJOURNEMENT.—FRONTIERE DE L'ALASKA.

Très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je propose que la Chambre lève sa séance.

M. R. L. BORDEN : Avant que nous levions la séance, mon très honorable ami me permettra de lui poser une question. J'avais compris que toute la correspondance et tous les documents relatifs à la question de la frontière de l'Alaska seraient imprimés et distribués durant les vacances. Il n'en a été rien fait, si je ne me trompe, et je prierais le très honorable premier ministre de nous dire quand ces documents seront soumis à la Chambre. Il paraîtrait qu'ils sont déjà devant le parlement impérial, mais à port deux ou trois exemplaires déposés à la bibliothèque ici, il n'en est pas que les membres de cette Chambre puissent consulter.

Sir WILFRID LAURIER : Certains de ces documents sont à l'heure qu'il est entre les mains de l'imprimeur et seront livrés probablement cette semaine. Un peu plus tard, il en sera produit, je l'espère, une nouvelle liasse.

La motion est adoptée, et la séance levée à 3.25 heures de l'après-midi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, le 11 mars 1904.

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

LE DISCOURS DU TRONE.

Le message suivant est remis par M. Ernest J. Chambers, huissier du Sénat :

M. l'ORATEUR,—Son Excellence le Gouverneur général désire la présence immédiate des membres de cette honorable Chambre dans la salle des séances du Sénat.

En conséquence, les membres de la Chambre se rendent dans la salle des séances du Sénat.

Et lorsqu'ils sont de retour :

ELECTIONS CONTESTEES.

M. l'ORATEUR : J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu des juges choisis pour l'instruction des pétitions d'élection, conformément à l'Acte des élections fédérales contestées, des certificats et rapports concernant les élections suivantes :

Grey-nord et Ontario-nord.

Lesquelles pétitions d'élection ont été renvoyées.

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 1) concernant la prestation des serments d'office.—(Le premier ministre, sir Wilfrid Laurier.)

DISCOURS DU TRONE.

M. l'ORATEUR : J'ai l'honneur d'informer la Chambre que lorsque les députés se sont rendus auprès de Son Excellence le Gouverneur général, aujourd'hui, dans la salle des séances du Sénat, il lui a plu de faire aux deux Chambres du parlement un discours dont je me suis procuré une copie qui se lit ainsi :

Honorables messieurs du Sénat et

Messieurs de la Chambre des communes:

En vous rencontrant de nouveau au parlement, je dois tout d'abord exprimer avec vous notre profonde gratitude à la Providence bienfaisante, pour l'abondante récolte dont le pays a été favorisé l'année dernière et pour la prospérité qui règne dans toutes les parties du Dominion.

Il est très satisfaisant de constater que le commerce du Canada, qui a augmenté d'année en année d'une façon si remarquable depuis six ans, ne promet aucunement de se ralentir, et que le nombre de colons qui cherchent à s'établir au Manitoba et dans les Territoires est sans exemple dans l'histoire du pays. Ces deux faits de très haute importance portent irrésistiblement à conclure que longtemps avant que puisse s'achever la construction du chemin de fer transcontinental, autorisée par le parlement à sa dernière dernière session, l'urgente nécessité de ce chemin comme moyen de transporter les produits de l'ouest à propres ports de l'Atlantique sera devenue manifeste, abstraction faite des nombreux avantages devant résulter de ce qu'on aura ouvert la partie nord des provinces de Québec et d'Ontario pour favoriser la colonisation et diverses entreprises.

La convention faite avec la Compagnie de chemin de fer le Grand-Tronc-Pacifique par rapport à la construction d'un nouveau chemin de fer transcontinental contenait certaines stipulations qui, de fait, exigeaient que la Compagnie de chemin de fer le Grand Tronc du Canada devînt partie à cette convention et assumât des obligations considérables à cet égard.

Un plus ample examen de cette convention par les représentants de la Compagnie de chemin de fer le Grand Tronc et par mon gouvernement a fait voir qu'il convenait d'ajouter au contrat certaines modifications qui, ayant été approuvées par mon gouvernement et ensuite par le conseil des directeurs et les actionnaires de la Compagnie de chemin de fer le Grand Tronc, vous seront soumises pour être ratifiées.

La somme de $5,000,000 en espèces a été déposée à la banque de Montréal conformément aux dispositions contenues dans la convention faite avec la compagnie en premier lieu, ainsi que dans la convention supplémentaire.

Il sera présenté un bill de la Milice contenant plusieurs importantes modifications à la loi actuelle, modifications rendues nécessaires par suite de l'augmentation de l'effectif et destinées à en développer l'efficacité.

Copie de la décision déterminant la frontière entre le Dominion et l'Alaska, et d'autres documents se rattachant au débat seront déposés devant vous.

La grande étendue de terrain occupée par les nouveaux établissements qui se forment dans les Territoires va nécessiter l'augmentation de l'effectif de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, et vous serez priés d'accorder votre autorisation à cette fin.

Messieurs de la Chambre des communes:

Les comptes du dernier exercice seront déposés devant vous. Je suis heureux de dire que le revenu excédera la dépense et que la différence sera consacrée à la réduction de la dette publique.

Les estimations budgétaires pour le prochain exercice seront bientôt déposées devant vous.

Honorables messieurs du Sénat et

Messieurs de la Chambre des communes:

Vu la longue session de l'année dernière, pendant laquelle vous vous êtes occupés de tant de questions importantes, il n'est pas probable que, cette année, l'accomplissement de vos devoirs vous retienne ici bien longtemps. En tous cas, je vous recommande d'étudier avec le plus grand soin les sujets dont j'ai fait mention et je prie Dieu de bénir vos travaux.

MEMBRES PRESENTES.

Louis Alfred Adhémar Rivet, député d'Hochelaga, présenté par sir Wilfrid Laurier, premier ministre, et par l'honorable M. Sydney Fisher, ministre de l'Agriculture.

Armand Lavergne, député de Montmagny, présenté par sir Wilfrid Laurier, premier ministre, et par M. Louis Lavergne.

Horace Haszard, député de Queen-ouest, I.P.-E., présenté par l'honorable H. R. Emmerson, ministre des Chemins de fer et Canaux, et par M. McKinnon.

Joseph E. Armstrong, député de Lambton-est, présenté par M. R. L. Borden et par M. Clancy.

James J. Donnelly, député de Bruce-est, présenté par M. R. L. Borden et par M. Clarke.

John Waterhouse Daniels, député de la ville de la ville de Saint-Jean, N.-B., présenté par M. R. L. Borden et par M. Lafurgey.

DISCOURS DU TRONE.—CONVENTION DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

Le PREMIER MINISTRE (Très Honorable sir Wilfrid Laurier) : Je propose

Que le discours qu'il a plu à Son Excellence le Gouverneur général de prononcer à l'ouverture de la session soit mis en délibération lundi prochain.

M. R. L. BORDEN : Avant que cette motion soit adoptée, je voudrais appeler l'attention de l'honorable premier ministre sur ce fait que dans le discours du Trône il est parlé d'une convention faite entre le gouvernement et la Compagnie de chemin de fer le Grand-Tronc-Pacifique, ou les personnes représentant cette compagnie ; et je voudrais savoir si c'est l'intention du gouvernement de déposer le texte de cette convention sur le bureau de la Chambre avant que le discours du Trône soit mis en discussion? Vu que c'est une question de très grande importance, je crois qu'il ne serait que juste que la Chambre eût l'avantage de prendre connaissance de cette convention avant de commencer le débat sur l'adresse.

Le PREMIER MINISTRE : Je répondrai à mon honorable ami que le document dont il parle sera déposé sur le bureau de la Chambre avant la fin de cette séance.

Motion adoptée.

COMITES PERMANENTS.

Sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je propose :

Que des comités permanents de cette Chambre pour la présente session soient nommés pour les objets suivants :—1. Privilèges et élections. 2. Lois expirantes. 3. Chemins de fer, canaux et télégraphes. 4. Bills d'intérêt privé. 5. Ordres permanents. 6. Impressions. 7. Comptes publics. 8. Banques et commerce. 9. Agriculture et colonisation ;—et que ces comités soient autorisés à s'enquérir de tous les sujets et choses qui leur seront renvoyés par la Chambre, et de faire rapport de temps à autre de leurs observations et opinions sur ces matières et choses, et à envoyer quérir personnes et papiers.

Motion adoptée.

Sir WILFRID LAURIER : Je propose :

Qu'un comité spécial de cinq membres soit nommé pour préparer et rapporter avec toute la diligence possible les listes des membres devant composer les comités ordonnés par la Chambre ce jour ; ledit comité devant se composer de sir Wilfrid Laurier, M. Borden (Halifax), sir Richard Cartwright, l'honorable James Sutherland et l'honorable John Haggart.

Motion adoptée.

COMPTE RENDU OFFICIEL DES DEBATS.

Sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je propose :

Qu'il soit nommé un comité spécial chargé de contrôler le compte rendu des Débats de cette Chambre durant la présente session, avec pouvoir de faire rapport de temps à autre ; ledit comité devant être composé de MM. Ball, Champagne, Charlton, Clarke, Earle, Gervais, Holmes, LaRivière, Macdonald, Monet, Roche (Marquette), Russell, Scott, Sutherland (Essex) et Taylor.

C'est le même comité que l'année dernière, à l'exception que M. Gervais prend la place de M. Madore.

Motion adoptée.

RAPPORTS.

Rapports des bibliothécaires conjoints du Parlement.—(M. l'Orateur.)

MESSAGE DE SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GENERAL. — CONVENTION SUPPLEMENTAIRE re CHEMIN DE FER GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

Le PREMIER MINISTRE remet un message de Son Excellence le Gouverneur général.

M. l'ORATEUR lit le message comme suit :

MINTO.

Le Gouverneur général transmet à la Chambre des communes un contrat passé entre Sa Majesté le Roi et la Compagnie dite " The Grand Trunk Pacific Railway Company ", en date du 8 mars 1904, modifiant sous quelques rapports les dispositions du contrat passé entre Sa Majesté et sir Charles Rivers Wilson et autres représentants de ladite compagnie, dont la copie constitue l'annexe de l'Acte 3 Edouard VII, chap. 71, et il le recommande à la favorable considération de cette honorable Chambre.

Hôtel du gouvernement,
Ottawa, 11 mars 1904.

M. R. L. BORDEN : Puis-je demander à l'honorable premier ministre s'il a fait imprimer ce document. Pour nous conformer au règlement de la Chambre, il nous faudrait l'envoyer au comité des impressions.

Le PREMIER MINISTRE : On m'informe qu'ordre a été donné de faire imprimer ce document et qu'il sera probablement distribué aux députés lundi.

AJOURNEMENT.—DOCUMENTS CONCERNANT LA FRONTIERE DE L'ALASKA.

Sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je propose que la séance soit levée.

M. R. L. BORDEN : Avant que la motion soit adoptée, je désire rappeler à l'honora-

ble premier ministre la réponse qu'il m'a faite hier au sujet des documents concernant la frontière de l'Alaska, lorsqu'il m'a dit que ces documents seraient déposés cette semaine sur le bureau de la Chambre. Peut-être mon honorable ami a-t-il voulu dire quelque jour de la semaine prochaine. Car les documents sur la question ne sont pas encore déposés.

Sir WILFRID LAURIER : J'avais espéré que ces documents, une partie au moins, celle qui se rapporte à la décision, pourraient être déposés sur le bureau de la Chambre, cette semaine. Mais il se peut que je sois déçu dans mes espérances ; en tous les cas, j'espère que les honorables députés les recevront bientôt.

La motion est adoptée et la séance est levée à 3 heures 55 de l'après-midi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, le 14 mars 1904.

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

AMENDEMENT A LA LOI DES CHEMINS DE FER DE 1903.

M. E. A. LANCASTER (Lincoln et Niagara) : Je présente le bill (n° 2) amendant la loi des chemins de fer de 1903. La Chambre comprendra la nécessité de cette mesure, en raison de la décision rendue par la cour Suprême, depuis la prorogation des Chambres, l'automne dernier. Elle tend à modifier l'article de la loi de 1903, relativement aux croisements à niveau d'une grande route par les trains, dans les limites des cités, villes et villages constitués en corporation.

Jusqu'à la session dernière, la loi portait que les trains ne devraient pas circuler à une vitesse supérieure à six milles l'heure dans les parties populeuses des cités, villes et villages, à moins qu'il ne fût pourvu à la protection du public, en y postant des gardiens et en y érigeant des barrières.

A l'époque où nous étions en train de reviser la loi, au cours de la session dernière, il a été établi par la cour d'Appel d'Ontario qu'il est du ressort du juge—ou du juré, dans toute cause instruite par le jury—de décider si la protection en question était urgente à tout croisement où il s'est produit un accident, si le degré de vitesse dépassait la limite fixée par le statut. La session dernière, l'honorable M. Blair, qui était le leader ministériel au sujet des mesures de chemins de fer, engagea cette Chambre à accroître jusqu'à dix milles à l'heure la limite de vitesse à ces croisements. Si la Chambre eût pensé ou prévu que la cour Suprême infirmerait la décision de la cour d'Appel d'Ontario, la loi en question aurait sans doute été modifiée, du consentement unanime des deux côtés de la Chambre, dans le sens que je propose ici. La cour Suprême ayant rendu pareille décision, l'article de la loi dans sa teneur actuelle n'est d'aucune valeur pratique et il faudrait soit le rayer du statut soit l'amender dans le sens que je propose, afin de lui donner l'effet visé par ses auteurs.

Voici quelle serait l'économie de mon amendement : si la vitesse est supérieure à dix milles l'heure à un croisement à niveau dans les limites d'une cité, ville ou village constitués en corporation, la compagnie de chemin de fer sera tenue de poster un gardien à cet endroit. Il résulte bien trop de pertes de vie de la vitesse à laquelle les trains circulent dans les limites des cités, villes et villages constitués en corporations. Il s'élève une clameur publique au sujet de la circulation de trains sur les croisements à niveau à trente et quarante milles à l'heure, sans qu'il soit pourvu à la protection du public. Je ne cherche nullement à limiter la vitesse, mais je tiens à faire décréter que lorsque les trains circuleront à une vitesse supérieure à dix milles l'heure aux croisements, dans les limites de villes ou villages constitués en corporations, la compagnie de chemin de fer sera tenue d'y poster des gardiens. Si la vitesse ne dépasse pas dix milles l'heure, la compagnie pourra faire circuler ses trains sans gardiens ; mais si elle veut accroître la vitesse dans les limites des endroits constitués en corporations, elle sera tenue d'établir des gardiens à tous les points où son chemin de fer traverse la route publique au niveau des rails.

La motion est adoptée et le bill est voté en première délibération.

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 3) amendant le code criminel de 1892.—(M. Lancaster.)

Bill (n° 4) amendant la loi relative aux certificats accordés aux capitaines et seconds de vaisseaux.—(M. Lancaster.)

ADRESSE EN REPONSE AU DISCOURS DE SON EXCELLENCE.

La Chambre aborde la délibération du discours prononcé par Son Excellence à l'ouverture de la session.

M. G. D. GRANT (Ontario-nord) : M. l'Orateur, j'ai l'honneur de proposer qu'il soit présenté à Son Excellence le Gouverneur général une humble adresse en réponse au discours du trône. En acceptant cette tâche, j'apprécie à sa juste valeur l'honneur fait au comté que j'ai l'honneur de représenter dans cette Chambre.

Toutefois, M. l'Orateur, qu'il me soit, tout d'abord, permis de vous réitérer respectueusement les félicitations qu'on vous a déjà adressées à l'occasion de votre élévation au fauteuil présidentiel. Laissez-moi, en outre, vous assurer, s'il est permis à un aussi humble député que moi de vous donner pareille

assurance, que cette Chambre a pleine confiance qu'entre vos mains habiles cette haute charge ne perdra ni en dignité ni en autorité.

C'est avec un véritable plaisir, en outre, que nous apprenons que votre éminent prédécesseur ne se retire point de la vie publique, mais qu'il continuera à déployer dans une autre sphère d'utilité publique les talents d'ordre supérieurs dont il est doué.

Depuis que nous avons clos nos travaux législatifs, il y a quelques mois, il ne s'est passé au pays aucun événement d'importance. Ces mots de Thomas Carlisle : " Heureuse la nation dont les annales sont sans intérêt," peuvent s'appliquer dans une certaine mesure au Canada. Au cours de l'année dernière, le pays a poursuivi tranquillement sa destinée dans les sentiers de la paix, de la prospérité et du progrès. Comme le dit si bien Son Excellence dans le discours du trône, on a engrangé une abondante récolte.

Nos concitoyens ont paisiblement poursuivi leurs différentes occupations, ajoutant à leur propre richesse et à celle de la nation. Mais si cet heureux état de choses a régné au pays, il n'en a pas été ainsi à l'étranger. Le sombre nuage qui depuis si longtemps menaçait la paix de l'extrême Orient s'est enfin déchiré et la guerre dévastatrice y est déchaînée.

Il conviendrait peut-être d'exprimer l'espoir qu'avant longtemps il se conclura une paix honorable ; que la guerre et le carnage cesseront bientôt et que les deux grandes nations actuellement rangées en bataille l'une contre l'autre, pourront, sans sacrifice de leur honneur national, concilier leur différend et qu'à l'avenir, elles ne lutteront l'une contre l'autre que dans les paisibles batailles du commerce et pour l'amélioration du sort de l'humanité dans les pays d'Orient. Bien que le Canada ne prenne nullement part à ce conflit, il est peut-être bon de se rappeler que notre commerce avec l'Orient n'est nullement une quantité négligeable et qu'au cours de ces quelques années dernières il a accusé une augmentation. Il est hors de doute qu'il ne sera rien négligé d'essentiel pour la protection de nos intérêts, et qu'à la cessation des hostilités, il sera tenté des efforts pour l'expansion et le développement de notre commerce dans les marchés de l'Orient qui seront de la plus haute valeur pour nous. Je le répète, le Canada ne prend nullement part à ce conflit ; mais il est impossible de prédire si tôt ou tard notre mère patrie, la Grande-Bretagne, ne sera pas entraînée dans les difficultés de l'extrême Orient. Espérons-le, nul événement de ce genre ne se produira au cours de cette guerre et la Grande-Bretagne ne sera pas entraînée dans ce conflit ; mais si par malheur, la chose se réalisait—ce qu'à Dien ne pliase—quelle importance le Canada n'atteindra-t-il pas. C'est à travers notre territoire que les troupes et les approvisionnements de l'armée se transporteraient pour atteindre le théâtre des hostilités. Si à l'avenir, il surgissait quelque différend dans cette même partie du globe et que la Grande-Bretagne fût entraînée dans cette lutte, de quelle importance jouiraient nos grandes routes, de l'Atlantique au Pacifique, et quelle valeur inappréciable un second ou un troisième chemin de fer transcontinental n'aurait-il pas, éloigné qu'il serait de la frontière, peu accessible aux attaques, et construit entièrement en territoire canadien. On parle beaucoup de nos jours de défense impériale et de la part que les colonies doivent y prendre, et certes il est bien loin de ma pensée de chercher à rapetisser l'importance de cette question. Mais, M. l'Orateur, en quoi le Canada pourrait-il plus puissamment contribuer à la défense de l'empire qu'en construisant, à travers le continent, une grande route qui servira à la fois au développement de notre pays et sera de la plus grande utilité à l'empire, en cas de nécessité. Mais je reviendrai plus tard sur ce sujet. L'automne dernier, quelques jours avant la prorogation du parlement, le tribunal international qui siégeait depuis quelques mois à Londres au sujet de la question de la frontière de l'Alaska, en arriva à une décision qu'il rendit publique.

Je n'affirmerai point que la décision de ce tribunal n'a pas été accueillie au Canada, avec un cerain sentiment de déception, mais ce que je crois pouvoir affirmer, c'est que, après que le pays eut donné cours à ce premier sentiment de regret, sentiment du reste fort naturel, il ne s'est point fait entendre d'acrimonieuses récriminations, et il est rassurant de savoir, d'après l'opinion de ceux qui font autorité en pareille matière, que les deux îles du Pacifique adjugées par le tribunal en question à la république voisine ne sont pas d'une souveraine importance stratégique et ne dominent point ce qui constituerait probablement le terminus du nouveau chemin de fer transcontinental. Quant au résultat définitif de la sentence arbitrale relative à la frontière de l'Alaska, si elle a provoqué au pays une explosion de regrets, ajoutons toutefois que notre peuple a tenu, dans ces circonstances, une attitude tout à fait digne. Lorsque la frontière internationale aura été définitivement délimité, en conformité de la décision du tribunal, il y a lieu de se réjouir à la pensée qu'il ne s'élèvera désormais plus aucun différend touchant les frontières. Nous ne saurions songer à tolérer, aucun empiètement sur nos lignes côtières, soit de l'Atlantique soit du Pacifique.

Lorsque cette ligne frontière aura été définitivement établie, nous aurons la souveraineté de tout le territoire au nord de la ligne internationale entre le Canada et la république voisine, sauf les parties de territoire déjà adjugées comme propriété des autres nations. Est-il téméraire d'espérer que, dans un avenir prochain, on règlera à l'amiable un différend de vieille date relativement à la côte de Terre-Neuve ?

Nous n'y sommes pas directement intéressés, il est vrai ; mais la colonie de Terre-

Neuve y est vitalement intéressée et les excellents rapports qui existent actuellement entre la Grande-Bretagne et la France peuvent aboutir à un règlement à l'amiable de ce différend de vieille date et préparer ainsi la voie à l'entrée de cette ancienne colonie de Terre-Neuve dans la confédération canadienne, sa patrie naturelle. C'est ainsi, en outre, que se consolideront toutes les possessions britanniques dans cette partie du globe, reliées ensemble par une commune allégeance et bien décidées à assurer l'intégrité de leur propre territoire et, dans la mesure du possible, l'intégrité du puissant empire auquel nous nous faisons gloire d'appartenir.

J'aborde, par une transition naturelle, une autre question mentionnée dans le discours du Trône : la mesure relative à la milice canadienne dont le parlement sera saisie, au cours de cette session.

J'ignore la nature précise des différentes dispositions de ce projet de loi : qu'il me suffise de dire qu'il est déclaré que ce projet de loi vise à l'amélioration et au développement de la valeur de notre force militaire. Je ne suis pas de ceux qui pensent qu'une armée permanente est le plus grand bonheur qui puisse échoir à une nation. L'Europe moderne, tout le monde le sait, et il est à peine besoin de le répéter ici, souffre actuellement du chancre du militarisme à outrance. Voilà pourquoi, des milliers d'Européens quittent tous les jours les rives de leur patrie et viennent dans l'hémisphère occidentale se créer des foyers où ils puissent travailler et jouir des justes récompenses de leur labeur quotidien, sans que le bruit des armes rententisse éternellement à leurs oreilles. Mais il y a un juste milieu à adopter et c'est ce juste milieu que le Canada, je l'espère, et les conseillers du gouvernement en matière militaire, adopteront. Le Canada doit être prêt à se défendre au moins par terre, si l'occasion se présentait. Dans ce but, il faut se garder de faire preuve de parcimonie dans la dotation de notre budget militaire pour le maintien de notre milice de citoyens soldats.

M. l'Orateur, il convient ici, je suppose, de donner un aperçu général de la situation du pays tant à l'égard de ses ressources commerciales que de ses perspectives. Il y a quelques mois, lorsque les états du commerce du dernier exercice furent livrés à la publicité et qu'on constata que le commerce extérieur du Canada jusqu'au 30 juin 1903 avait atteint le chiffre sans précédent de $467,000,000, nombre de gens espèrent qu'on avait atteint le niveau des hautes eaux.

Pendant quelques années antérieurement à 1897, le commerce du pays était demeuré stationnaire ou n'accusait que peu de progrès. Chaque année, au cours des sept années dernières, les états du commerce ont enregistré un progrès phénoménal ; mais on ne se gênait pas de dire que l'ère du progrès était à peu près close. On s'est livré à force prophéties ; nombre de pessimistes nous annonçaient comme imminente la ruine commerciale et on nous avertissait de nous préparer pour les jours d'adversité. Dans la république américaine, nous disait-on, ces signes de mauvais augure étaient manifestes. Les faits sont-ils venus corroborer ces prédictions? Ce qui s'est passé depuis a-t-il le moins du monde justifié ces prophéties? Non, tout au contraire, les faits ont donné un éclatant démenti à ces prophètes de malheur. Récapitulons brièvement, pour ne pas fatiguer l'attention de la Chambre, les données statistiques de l'exercice financier en cours, en dépit de ces sombres prophéties, notre commerce a dépassé de douze millions ($12,000,000) le chiffre de la période correspondante du dernier exercice. Il s'agit ici comme de raison, de notre commerce extérieur global, et si la proportion actuelle d'accroissement se maintient—et rien ne porte à croire qu'il en soit autrement—je ne crains pas d'affirmer qu'à la clôture du présent exercice, le commerce extérieur du Canada atteindra une totalité d'un demi-billion de dollars. Quant à nos recettes, ont-elles fléchi ou diminué? y a-t-il la moindre apparence qu'elles rétrogradent comme on l'a donné à croire, il y a quelques mois? Pas le moins du monde. Pour les huit premiers mois de l'exercice en cours, nos recettes ont dépassées de $3,200,000 celles de la période correspondante du dernier exercice, preuve concluante que ces prophètes qui s'écriaient qu'à moins de réformer notre régime fiscal, nous allions nous trouver en face de la ruine, ne savaient ce qu'ils disaient. J'ai entendu affirmer et cela à bon droit, je crois, que notre budget accuserait cette année un excédent de beaucoup supérieur à tous ceux du passé. Voici l'heure de faire notre inventaire et de tirer au clair les affaires de notre ménage national. Voyons un instant quel progrès notre commerce a réalisé au cours des six ou sept années écoulées. En 1903, notre commerce extérieur a dépassé de $43,000,000 celui de 1902, et de $244,000,000 celui de 1895, soit 108 pour cent. Je n'apprendrai rien de nouveau à la Chambre en lui disant que l'accroissement proportionnel à notre commerce a dépassé celui de tous nos concurrents commerciaux. Nos voisins des Etats-Unis, par exemple, dans la même période de temps, ont accru leur commerce total de 47 pour cent, tandis que la Grande-Bretagne, durant la même période a augmenté le sien de 26 pour cent. Cette prospérité phénoménale et ce progrès ne se bornent pas à une seule branche de l'industrie. Je me contenterai de signaler la grande industrie basique, celle de l'agriculture et j'affirme en toute bonne foi que jamais les populations agricoles du Canada n'ont joui d'une prospérité comparable à celle des temps actuels. Au cours de l'exercice 1903, les agriculteurs canadiens ont exporté $114,000,000 valant de leurs propres produits, soit une augmentation de $18,000,000 sur les exportations de l'année précédente et un accroissement de $64,000,000 sur les exportations de 1896. Il est inu-

tile d'indiquer par le menu les différents articles, ni de disséquer les états relatifs aux différents produits ; mais si l'on se rappelle qu'en 1903, nos cultivateurs et nos fabricants de fromage ont vendu pour $24,000,000 de fromage, $7,000,000 de beurre, $16,000,000 de jambons et de lard fumé, $24,000,000 de blé et pour $11,000,000 de bestiaux, cela nous donnera une faible idée de l'importance grandissante de cette industrie agricole et des progrès splendides qu'elle a réalisés au pays. Comme je suis avocat et que je me livre à la pratique de ma profession en petit dans une localité rurale, j'ai bien quelque expérience pratique des faits et gestes de la classe agricole au moins dans ma propre province.

D'après mon expérience et la connaissance de la situation dans la province d'Ontario au moins, et il en est sans doute ainsi des autres provinces, les cultivateurs sont en train de dégrever leurs terres d'hypothèques et cela à une allure très rapide. M. l'Orateur, quand un cultivateur s'adresse aujourd'hui à un avocat pour emprunter de l'argent, ce n'est pas à dire qu'il rétrograde. C'est qu'il veut acheter les cinquante acres de terre limitrophes de sa propriété, et le vendeur des cinquante ou cent acres ne s'en va pas au Dakota pris de dégoût et de dépit, mais fort probablement il se retire des affaires avec une fortune suffisante, lui permettant de vivre dans la ville voisine ; ou si c'est un jeune homme, il s'en va au nord-ouest se créer un foyer parmi les centaines de mille colons établis dans ce pays fertile. Pourquoi citer tous ces faits et cette statistique ? Soyez-en sûr, M. l'Orateur, ce n'est pas dans le but de créer de la popularité à un parti ou afin d'établir une argumentation—bien que, je l'avoue, il serait facile d'établir un plaidoyer sur ces faits et d'en tirer des arguments incontestables en faveur du régime actuel et de son maintien au pouvoir—mais c'est que je veux affermir et confirmer, s'il en était besoin, une conviction qui règne dans tous les esprits : qu'il fait bon d'être citoyen du Canada, dans ces beaux jours d'espoir et de progrès.

M. l'Orateur, disons un mot de nos grands territoires de l'ouest. C'eût été une omission regrettable dans le discours du trône, s'il n'y eût pas été question des progrès étonnants réalisés par l'ouest du Canada. J'hésite à citer des données statistiques et à faire défiler devant les yeux de la Chambre en pareille occasion, toute une série de chiffres ; cependant force m'est bien de citer quelques données portant sur le développement de l'ouest. Quand j'affirme qu'en 1903, il est venu au Canada 128,000 immigrants, il est de toute évidence que la colonisation a battu son plein, et j'ajoute que dans ce grand afflux de population, les colons anglophones figurent pour les deux tiers. Ces chiffres accusent donc une augmentation de 44,000 sur ceux de l'exercice précédent, soit plus de 50 pour 100 et ils représentent 18 fois le nombre d'immigrants venus au Canada en 1896. L'année dernière, il est venu s'établir au Canada 47,000 immigrants des Etats-Unis appartenant à la meilleure classe de colons qu'il soit possible d'attirer au pays. Comment ce fait s'explique-t-il ? Est-ce que l'ouest canadien n'existe pas de temps immémorial ? Est-ce que ces fertiles prairies n'ont pas toujours été là depuis qu'il existe un Canada et un gouvernement canadien ? Comment se fait-il que ces territoires ne soient sortis de leur long sommeil et ne fussent ouverts à la colonisation que ces années dernières? M. l'Orateur, je ne crois pas dépasser les bornes légitimes de la courtoisie et de l'étiquette parlementaire, en faisant observer ici que, si tous ces splendides développements et ces progrès se sont réalisés, cela est dû, dans une large mesure, à l'énergique politique appliquée par le ministre de l'Intérieur et au traitement si plein de générosité qu'il a accordé au pays de l'ouest. Au cours de l'exercice de 1903, il a été pris au Nord-Ouest 31,383 inscriptions de homesteads, soit plus du double des inscriptions de l'année précédente, soit encore un chiffre de 18 fois supérieur aux inscriptions de l'exercice 1895-96. Après être allé aux renseignements, M. l'Orateur, je constate que pour les premiers huit mois de cette année, il a été enregistré plus de 16,000 inscriptions, et grâce au mouvement de population qui, nous en avons la confiance, se dirigera ce printemps vers l'ouest, il n'est guère douteux que les chiffres pour l'exercice courant, ne dépassent de beaucoup ceux de l'année que je viens de mentionner. N'est-il pas consolant de se rappeler qu'au cours du dernier exercice, il a été ouvert à la colonisation dans notre immense ouest canadien et vendu pour des fins d'établissement agricole neuf millions et un quart d'acres de terre ? Ce chiffre comprend, sans doute, les terres vendues par les sociétés de colonisation, les compagnies de chemins de fer, jouissant de concessions de terres, par la Compagnie de la baie d'Hudson et par le ministère de l'Intérieur. Au cours de l'exercice en question, le ministère de l'Intérieur seul a vendu plus de 5,000,000 d'acres de terre pour les fins de la colonisation, ce qui constitue une augmentation de plus de 50 pour cent sur l'année 1896.

Si l'on se rappelle que la production totale du blé dans l'ouest a atteint, l'année dernière, un chiffre oscillant entre 60,000,000 et 70,000,000 de boisseaux, on peut se former une idée de l'énorme richesse de notre domaine du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest. Je n'abuserai pas de la patience de la Chambre en multipliant ces données statistiques ; je me contenterai de dire que jamais dans aucun autre pays du monde, l'histoire n'a constaté un progrès et une expansion comparables à ceux réalisés par notre immense ouest canadien, au cours des trois ou quatre années écoulées. Ajoutons qu'avec la marche des années, le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest deviennent de plus en plus indépendants, financièrement parlant, bien entendu, et il faudrait

plus d'une mauvaise récolte pour entraver sérieusement le progrès de nos provinces de l'ouest. Voilà, en quelques mots, M. l'Orateur, l'historique de l'Ouest canadien, et je n'ai fait qu'effleurer quelques-unes des preuves les plus saillantes de son développement. Voilà les contrées qui nous demandent aujourd'hui l'établissement de meilleures communications par voie ferrée. Ferons-nous la sourde oreille aux clameurs de ces populations ? Est-ce que l'énorme contribution de ces contrées fertiles à notre richesse nationale ne leur donne pas droit à tous nos égards et à toute notre sollicitude ? Si nous avons à cœur de relier l'ouest aux autres provinces ; si nous tenons à profiter avec l'ouest de la riche productivité de ce pays, il faut se hâter d'établir des lignes de communication bien outillées et de meilleurs moyens de transport. Je crois, ou pour mieux dire, je sais que c'est là la pensée et l'intention du gouvernement.

Abordons maintenant une autre question, celle du chemin de fer transcontinental. Après les débats approfondis qui se sont livrés autour de cette question la session dernière, il y a fort peu de chose à ajouter aujourd'hui. La Chambre est déjà en possession des modifications qu'on se propose de faire subir au contrat, modifications et altérations qui laissent subsister le traité de l'année dernière dans presque toute son intégrité. Il n'y a donc pas lieu de rouvrir ici le débat principal. Le gouvernement est bien déterminé de construire ou de faire construire un autre chemin de fer transcontinental et on peut légitimement affirmer que presque tout le monde approuve cette politique. A l'ouest du lac Supérieur, il n'existe aucune divergence d'opinion sur la question; et de consentement commun, il semblerait que les populations de l'ouest font complètement abstraction de politique dans le désir si fortement accentué qu'elles expriment en faveur de ce chemin de fer. De même, dans nos anciennes provinces, il ne semble exister aucune divergence d'opinion sur la question principale. Nos besoins actuels et les possibilités de l'avenir demandent l'amélioration de notre industrie des transports. Notre avenir politique dépend, dans une large mesure, de la solidarité de la Confédération et on ne saurait mieux assurer l'unification et la solidarité de la Confédération qu'en construisant d'un océan à l'autre une grande route ferrée touchant à chaque province et traversant tout le Canada. Il ne s'agit donc, en dernière analyse, que d'une question de méthode et de moyens. C'est à cette question que se rétrécit le débat. Je ne sache point qu'il me faille ici justifier l'attitude du gouvernement au sujet de la section orientale de ce réseau. Déjà la Chambre a approuvé cette mesure de son vote. Pour mon compte, à titre de député, j'ai exprimé mon avis en faveur de ce projet, et mes commettants, j'en suis convaincu, approuvent mon attitude. Cependant, au cours de la session dernière, les honorables députés de la gauche ont fait entendre force récriminations à cet égard et ont révoqué en doute la sagesse de la politique tendant à construire ce réseau à travers le nouvel Ontario ou la partie septentrionale de cette province.

A mon avis, M. l'Orateur, les nouvelles études poursuivies dans le laps de temps écoulé depuis la dernière session, n'ont fait que confirmer et corroborer la sagesse de cette politique. Bien plus, de toutes les dispositions maîtresses de ce grand projet, il n'en est pas qui fasse plus énergiquement appel aux citoyens de la province d'Ontario que la proposition tendant à la construction de ce réseau de la province du Manitoba jusqu'à la frontière de Québec, à travers le nouvel Ontario. Il n'y a rien dans ce projet pour Ontario: voilà la clameur qu'on ne cesse de faire retentir à nos oreilles. Ouvrir à la colonisation et préparer le développement de centaines de milles de territoire aujourd'hui à l'état de solitude et de désert est-ce là ne rien faire pour Ontario? Assurer l'exploitation des ressources minières, des richesses forestières et agricoles de cette contrée si longtemps inexplorée, n'est-ce donc rien pour nous ? Ouvrir à la colonisation cette zone si fertile de la grande moitié occidentale de l'Ontario, est-ce donc là encore rien pour nous? Voir surgir, sans l'ombre d'un doute, sur la ligne de ce nouveau réseau projeté des villes et des villages où les richesses forestières et minérales de cette grande région se transformeront en produits fabriqués, est-ce donc là rien pour Ontario? Rien pour Ontario ! A coup sûr, M. l'Orateur, c'est faire preuve d'une grande étroitesse de vues que de ne rien voir pour Ontario dans cette spendide perspective.

M. l'Orateur, que faut-il conclure de pareilles expressions? Faut-il donc en inférer que leurs auteurs n'ont pas la moindre foi dans l'avenir de notre province ? Est-ce qu'ils révoquent en doute les richesses de cette région et affirment virtuellement que la moitié de la province d'Ontario est dénuée de toute valeur? Si nous sommes réellement convaincus que la moitié septentrionale de l'Ontario est un désert aride, une solitude impénétrable, destinée à demeurer éternellement l'habitat du cerf commun et de l'élan, et que seul le sauvage ou quelque trafiquant aventureux traversera ; si nous sommes d'avis que c'est une région ingrate et inhospitalière, impropre à l'habitation humaine, alors, au nom du ciel, disons-le une fois pour toutes, et les bras croisés piétinant sur place, admettons qu'il est impossible de pousser la colonisation vers le nord et que tout progrès réel, tout développement de la province d'Ontario sont choses du passé. Mais, si d'autre part, nous avons une foi robuste dans les ressources et les possibilités de cette région, si nous croyons, comme mes concitoyens d'Ontario et des autres provinces le croient, que par des mesures énergiques et sages il est possible de faire du nouvel Ontario un plus grand Ontario ; si nous avons

une confiance inébranlable dans l'héritage que nous a conféré la Providence, ainsi que dans l'habileté et le courage de nos concitoyens appelés à mettre en valeur ces magnifiques possessions, alors, M. l'Orateur, notre devoir est tout tracé : c'est de marcher de l'avant.

On nous parle de difficultés d'exécution, de barrières naturelles insurmontables. Quant à savoir où se trouvent ces barrières et de quelle nature sont ces difficultés c'est ce qu'on ne nous dit point. Ni les arpenteurs ni les explorateurs ne nous les indiquent dans leurs tracés et leurs cartes. Je crains fort qu'elles n'existent que dans l'esprit des Thomas incrédules qui n'ont pas le courage d'aborder l'étude du problème, du développement du pays. On nous assure, en outre, que la ligne projetée à travers le nouvel Ontario et le nouveau Québec sera interrompue pendant quatre mois de l'année sur douze. Pour comprendre combien cette prédiction s'éloigne de la vérité, rappelons-nous que cet hiver qui a été très sévère, les chemins de fer du nord du Canada sont ceux qui ont éprouvé le moins d'interruption, par suite de la neige et des tempêtes. La ligne mère du chemin de fer Canadien du Pacifique traversant la partie nord de la province d'Ontario, n'a éprouvé que de fort légères entraves ; et, je tiens de source autorisée que le chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean qui probablement dessert la région la plus septentrionale du Canada, sur un parcours de deux cents milles de Québec à Roberval, a fait circuler tous ses trains, tant de marchandises que de voyageurs, dans les délais fixés à l'horaire pendant tout le cours de l'année. Et ce chemin de fer, je crois, dessert un pays fort similaire à celui que traversera la section orientale du Grand-Tronc-Pacifique. Voilà donc un épouvantail qu'il faut mettre au rancart.

Il faut féliciter le gouvernement, à mon humble avis, d'avoir maintenu dans leur intégrité les stipulations principales du contrat de l'année dernière. Les modifications apportées au contrat ne sont guère importantes, et ne tendent nullement à faire péricliter l'entreprise. Comme ces modifications et altérations ont été publiées dans leur intégrité et qu'elles sont sous les yeux de chaque député, je ne fatiguerai pas la Chambre à les étudier par le menu. L'amendement le plus important est peut-être celui qui se rattache à la garantie des obligations de la section des montagnes. En vertu du traité primitif, le gouvernement s'est engagé à garantir les obligations de cette section, jusqu'à concurrence de $30,000 le mille. Sous l'empire de la convention modifiée, la garantie s'étendra aux trois quarts du coût de construction ; il est possible que cette somme soit supérieure ou inférieure à $30,000 le mille. Puis, le délai stipulé pour l'achèvement de la division de l'ouest s'étendra de 1908 à 1911. En raison des délais qui ont déjà inévitablement eu lieu, cette prolongation, cela va sans dire, est assez justifiable.

Le contrat primitif, on se le rappelle sans doute, ne stipulait pas de limite de délai pour la construction de la division de l'est. Bien que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique fût tenue de terminer la division de l'ouest dans un certain délai, le gouvernement n'était nullement tenu à une limite de délai pour la construction de la section de l'est. Sous l'empire du contrat modifié, si j'en comprends bien la teneur, il est stipulé qu'advenant que la division de l'ouest soit complétée et outillée de matériel roulant jusqu'à concurrence de $16,000,000, avant que le gouvernement n'ait terminé la section de l'est, la compagnie aura droit de recouvrer son cautionnement de $5,000,000, lequel, soit dit en passant, a été déposé en espèces sonnantes, ainsi que stipulé au traité primitif. Il faut remarquer, toutefois, que l'obligation primitive d'outiller la ligne jusqu'à concurrence de $20,000,000, dont il est attribué $5,000,000 à la ligne de la division de l'est, reste à exécuter, du moment que le gouvernement aura complété la division de l'est. Ces deux amendements, avec la modification supplémentaire relative à la détention des actions communes par l'ancienne Compagnie du Grand Tronc sont, à mon avis, les trois modifications essentielles. Mais je le répète, ces amendements laissent dans toute leur intégrité les dispositions maîtresses du traité de l'année dernière. L'année dernière, nous avons conclu un contrat avantageux avec la Compagnie du Grand Tronc ; et le traité que nous avons conclu avec elle cette année offre tout autant d'avantage. Le contrat demeure dans toutes ses dispositions essentielles tout aussi avantageux pour le pays qu'il l'était auparavant.

Parmi d'autres questions de nature domestique qu'on a fortement discutées depuis la dernière session, se trouve l'éternelle question du tarif. Or, M. l'Orateur, même parmi ceux qui réclament un relèvement très prononcé et fort arbitraire du tarif dans tout son ensemble, il est loin d'exister unanimité d'avis sur les modifications qu'il faudrait y apporter. Comme de raison, les protectionnistes à outrance demandent un relèvement fort accentué du tarif dans tout son ensemble. D'autres chefs de cette agitation désignent certaines industries qui, affirment-ils, souffrent de la concurrence illégitime de l'extérieur. La grande masse des consommateurs au Canada n'ont pas encore exprimé d'avis, et ils ne possèdent point d'organisation qui leur permette, collectivement, de faire connaître leurs vœux et leurs désirs. Le public consommateur n'a pas encore été en lieu de faire connaître son avis par des conférences ou congrès, comme d'autres intéressés ont été en mesure de le faire. Ce n'est qu'au bureau de vote que le grand corps électoral peut exprimer ses convictions et ses vœux à cet égard et sur d'autres questions similaires.

Je ne prétends nullement, M. l'Orateur, que le régime fiscal actuel soit parfait. Il

n'y a que des hommes parfaits ou un gouvernement composé d'hommes parfaits qui sauraient élaborer et appliquer un tarif parfait, c'est-à-dire un régime qui réponde aux besoins des différentes sections de ce grand pays, dont les intérêts sont si multiples et les conditions sujettes à de si fréquents changements.

J'en conviens, M. l'Orateur, l'administration actuelle a été parfaite, dans la mesure où il est donné à l'humanité d'atteindre à la perfection ; mais je ne prétends point que le gouvernement ait réussi ou puisse jamais réussir à élaborer un tarif qui réponde aux besoins de tout le monde, à ceux des industriels comme à ceux des consommateurs, toujours et partout. Toutefois, je prétends et j'affirme avec l'assurance appuyée sur les faits, que le tarif actuel, en somme, a fort bien répondu aux besoins du pays. Sur quoi s'appuie cette prétention ? D'abord, notre tarif actuel a été excellent au point de vue de la production des recettes. Il a rempli une des principales fonctions d'un tarif, en ce qu'il a produit d'abondantes recettes. J'ai déjà cité la statistique de ces recettes depuis 1897, et il est inutile de revenir sur l'accroissement constant des recettes douanières.

Si l'on considère que le ministre des Finances a pu annoncer, l'année dernière, un surplus de quatorze ou quinze millions ; que, pour l'exercice courant, il sera en mesure de déclarer un excédent plus considérable encore ; et qu'en outre des $6,500,000 remboursés l'année dernière, une nouvelle réduction de la dette nous est, de bonne source, annoncée comme probable, on admettra, je pense, que le tarif actuel est avec raison proclamé un excellent producteur de revenu. Il n'est donc aucunement nécessaire de hausser les droits en vue d'alimenter la caisse publique. Le tarif de 1897 paraît également acceptable dans son ensemble si on l'examine à un autre point de vue tout aussi important : celui de son effet sur notre commerce. Je vous ai déjà signalé l'augmentation du volume de nos échanges avec l'étranger, et j'ai fait la comparaison avec ce qu'il était en 1896, l'année que le tarif actuel fut mis en vigueur. Depuis cette date, notre commerce, comme je l'ai dit, a presque doublé. Certes, M. l'Orateur, la politique fiscale du gouvernement actuel, si on en juge par les résultats qu'elle a donnés, mérite l'approbation du peuple canadien. Il sera difficile de faire croire à aucun électeur sensé qu'un régime douanier sous l'empire duquel les recettes du trésor public ont augmenté d'une manière phénoménale d'année en année et notre commerce s'est développé constamment, puisse être mauvais. . Si les recettes diminuaient, si le commerce était stagnant ou déclinait, on aurait peut-être quelque raison de demander la modification du tarif, l'élévation des droits.

Toutefois, il se peut fort bien qu'en ce qui regarde certaines industries ou manufactures, il soit à propos et désirable de faire des changements. Je suis persuadé qu'en temps opportun ces cas seront mis à l'étude par les ministres. Dans l'espace de sept années, les conditions changent nécessairement ; et dans tous les cas où les conditions ont ainsi varié, il va falloir en tenir compte et y pourvoir. A mon avis, les fauteurs de l'agitation en vue de l'établissement d'un tarif élevé se trompent grandement en exigeant l'adoption de mesures extrêmes. Les manufacturiers canadiens sont loin d'être unanimes à réclamer une élévation notable et arbitraire des droits.

A l'heure qu'il est les fabricants en très grande majorité sont en voie de prospérité et vendent plus de marchandises à de meilleurs prix que jamais auparavant. En outre, leur situation financière s'est grandement améliorée et les rentrées de fonds se font plus facilement que jamais. Puis, il ne faudrait pas perdre de vue que l'agitation constante en vue de la réforme du tarif, comme les changements fréquents, est, par suite de l'incertitude qu'elle fait naître, nuisible au commerce. Sir Edward Grey, récemment, dans un discours sur la question fiscale en Grande-Bretagne, a déclaré avec raison que le repos, et non l'agitation, est nécessaire au développement normal du commerce. A mon avis, en matière de tarif douanier, la permanence, la stabilité sont à désirer, mais lorsque les circonstances le demandent, il ne faut pas hésiter à faire les exceptions et les modifications requises. Il semble absurde que les Canadiens soient divisés politiquement sur la question du tarif ; et pourtant, c'est bien le cas. Tout considéré, vu la situation géographique des diverses provinces, notre tarif me paraît assez satisfaisant, en ce qu'il assure une protection raisonnable à nos industries, sans peser trop lourdement sur telle classe ou telle partie du pays.

Depuis la dernière prorogation des Chambres, la polémique qui s'est faite en Grande-Bretagne au sujet du tarif a beaucoup occupé l'attention au Canada. Bien plus, elle a attiré en Angleterre certains de nos hommes politiques canadiens désireux d'éclairer l'électeur anglais dans le choix d'un régime fiscal. Or, nous Canadiens, devrions toujours prendre un vif intérêt aux questions de commerce et de politique fiscale de la mère patrie. Notre propre commerce se trouve en cause, ainsi que nos relations avec la métropole. Est-il à propos, dans les circonstances, que nous donnions des conseils à la Grande-Bretagne, est-il convenable que nous lui en donnions, et ces conseils, une fois donnés, seront-ils écoutés là-bas? C'est ce que je n'oserais dire. Mais il n'en est pas moins vrai que nous avons le plus grand intérêt dans le résultat final de cette polémique. Suivant moi, l'attitude du Canada sur cette grande question devrait en être une d'expectative. Jusqu'à présent aucune proposition de traitement de faveur n'a été mise de l'avant, suffisamment définie pour nous permettre de nous former une opinion intelli-

gente ou de tirer une conclusion certaine. Le programme est encore nébuleux. Mais nous pouvons toujours dire ceci, que l'idée de relations commerciales plus actives avec les autres parties de l'empire nous sourit grandement. Seulement, nous attendons qu'on nous fournisse plus de détails : dîtes-nous quels sont vos plans et nous les discuterons. De cœur et d'aspirations nous sommes déjà indissolublement unis à l'empire. Quant aux relations commerciales, si on désire les faire plus étroites, nous, Canadiens, serons toujours prêts à discuter toute proposition que la mère patrie nous fera dans ce sens. Telle a été notre attitude dans le passé, et notamment lors de la conférence intercoloniale. Et à ce sujet, il ne sera pas hors de propos de rappeler que le Canada a été le premier à accorder, librement, de son propre mouvement, un traitement de faveur aux marchands de la Grande-Bretagne. C'est à la mère patrie de prendre l'initiative de ce qui devra être pour elle une révolution fiscale. Sommes-nous en mesure d'offrir à la métropole quelque chose qui vaille en retour du sacrifice qu'il lui faudra sans doute faire pour nous dans la circonstance? Il y a là matière à discussion. Notre attitude, je le répète, devrait être expectante, nous devrions nous tenir prêts à débattre la question, au besoin, avec la mère patrie et à discuter la question de développer les échanges au sein de l'empire, ainsi que celle de resserrer les liens qui unissent les diverses parties de l'empire.

Mais j'ai déjà parlé plus longtemps que je ne l'aurais dû faire en une circonstance comme celle-ci. Je me permettrai de signaler l'avant-dernier paragraphe du discours du trône ; mes honorables amis de la gauche ne m'en voudront pas, j'en suis sûr, d'attirer leur attention sur ce passage que je vais leur lire :

> Vu la longue session de l'année dernière, pendant laquelle vous vous êtes occupés de tant de questions importantes, il n'est pas probable que, cette année, l'accomplissement de vos devoirs vous retienne ici bien longtemps.

Je ne veux pas faire d'allusions blessantes, ni entrer dans aucun détail ; je me bornerai à suggérer aux honorables députés de la gauche, dans le meilleur esprit du monde, qu'ils mériteraient bien de la patrie s'ils travaillaient, de concert avec les ministres, à mettre à effet le désir exprimé par son Excellence et à réaliser l'espoir ainsi conçu. Je pourrais m'étendre sur ce sujet, mais je m'aperçois que j'ai excédé la longueur de temps qui m'était réservé. Encore une fois, les représentants du peuple se trouvent réunis en parlement pour l'élaboration de mesures favorables au progrès du pays. Jamais auparavant dans l'histoire du Canada, la perspective n'a été aussi brillante. La caisse publique regorge ; les champs fertiles de l'Ouest se peuplent rapidement d'immigrants désireux de se fonder un foyer et de se créer une famille ; les colons et les capitaux affluent sur nos bords. Assurément, c'est notre devoir de prendre des mesures larges, comme l'exigent le développement du Canada et ses perspectives d'avenir, en vue de répondre aux nécessités de notre commerce dont la croissance est si rapide. Heureusement, toutes les questions irritantes de race et de clocher sont disparues à tout jamais, c'est mon ardent espoir, M. l'Orateur—grâce surtout au maître esprit qui a présidé aux destinées du pays depuis l'avènement des libéraux au pouvoir,—et nous pouvons compter avec confiance sur une longue période de progrès et de prospérité nationale. Le peuple canadien n'a rien à craindre pour l'avenir, si des mesures à la fois hardies et sages sont prises en vue d'assurer notre développement. Si nous voulons mener à bien la noble tâche de fonder une nation dans la moitié nord de ce continent, ayons soin de lui assurer une assise forte, ferme, solide. Soyons fidèles à nos splendides traditions, mettons sagement à profit le magnifique héritage dont la Providence nous a dotés, et dès la présente génération nous aurons certainement contribué à un très haut degré à assurer l'avenir de notre bien-aimé Canada.

M. L. A. RIVET (Hochelaga) (Texte) : M. l'Orateur, la tâche qui m'incombe d'appuyer l'adresse en réponse au discours du trône comporte une responsabilité dont le souci m'obsède. J'aurais été tenté de m'y soustraire si l'espoir de votre indulgence et la conviction profonde d'un devoir à remplir envers ma province et envers mon pays ne m'eussent engagé à l'assumer.

Le commentaire habile et éloquent que vient de faire du discours du Trône l'honorable député d'Ontario-nord (M. Grant) m'a cependant, je dois le reconnaître, singulièrement facilité l'exercice de cette tâche.

Vous me permettrez tout d'abord, M. l'Orateur, de vous féliciter bien cordialement sur votre élection au poste élevé que vous occupez. Votre choix comme Président de cette Chambre a été accueilli avec une extrême faveur par tout le pays. Ce choix a été particulièrement agréable aux deux grandes provinces du Dominion auxquelles vous appartenez, l'une par votre naissance et votre éducation, l'autre comme l'un de ses représentants les plus distingués. Personne ne doute qu'à l'instar de votre prédécesseur vous apporterez dans l'accomplissement de vos fonctions une urbanité exquise et une profonde connaissance du droit constitutionnel et parlementaire.

Mon collègue, l'honorable député d'Ontario-nord, a exprimé sa vive satisfaction de la situation prospère de notre pays. Je n'ai pas besoin de dire que je partage entièrement son sentiment. Cette prospérité qui attire les regards non seulement des citoyens du Canada, mais aussi de l'observateur étranger, s'imposait évidemment à l'attention de Son Excellence le Gouverneur général, et la mention qui en est faite dans

le discours du Trône n'est que la constatation officielle du fait le plus considérable et le plus universel de la présente phase de notre histoire.

Oui, M. l'Orateur, c'est avec un sentiment de légitime fierté que tout Canadien voit le développement prodigieux de son pays depuis 1896 et la place qu'il a acquise dans le mouvement qui entraîne tous les peuples vers le progrès économique et social. C'est notre orgueil de signaler cette poussée merveilleuse, cet essor remarquable dans toutes les sphères de l'activité nationale. J'applaudis à l'augmentation inespérée de notre commerce dont le volume a plus que doublé depuis huit ans. Je salue avec joie l'abondance et le confort qui règnent chez notre population agricole, au flanc de laquelle l'émigration a cessé de pratiquer ses saignées périodiques. J'aime à voir surgir sur toute l'étendue du territoire cette admirable floraison d'industries nouvelles dont la prospérité particulière ajoute à la richesse publique.

C'est aussi un spectacle réconfortant que celui de l'ouvrier, non plus obligé comme autrefois d'aller sous un ciel plus hospitalier chercher le pain que son pays lui refusait, mais trouvant sur le sol de sa patrie, dans l'emploi de son cerveau et de ses bras, un salaire plus rémunérateur et une vie plus agréable que ceux que l'étranger peut lui offrir. Je me réjouis de constater que l'émigration vers la grande république américaine a fait place au rapatriement des nôtres et à l'immigration étrangère qui peuple nos riches plaines de l'ouest. Je suis orgueilleux de constater que, grâce à ce développement et à ce progrès, le Canada a pris rang parmi les nations qui jouent un rôle à l'aube de ce siècle.

Mais en présence de ce regain de force et de vitalité qui se manifeste dans toutes les branches de la société, devant mon pays transformé en une ruche immense, où les abeilles de l'agriculture et de l'industrie fabriquent le miel du bien-être et de la prospérité, devant cette métamorphose éclatante de notre vie nationale, après avoir donné libre cours à l'admiration et à la joie dont mon cœur déborde, j'éprouve le besoin de rechercher et je recherche les causes de cette transformation aussi soudaine et aussi complète.

Où est donc, M. l'Orateur, la baguette magique qui a pu opérer ce prodige ? Avec mes honorables amis de la gauche, j'aperçois d'abord l'intervention de la divine Providence. Avec eux j'admets que la Providence qui a veillé sur le berceau de notre jeune nation veille à sa croissance et à son développement et l'accompagne visiblement sur la voie qui mène aux grandes destinées que l'avenir lui réserve. Mais la Providence, qui existait avant 1896, n'avait pas attendu cette époque pour exercer son action protectrice et bienfaisante. Il y a donc d'autres causes à ce merveilleux progrès et d'accord, cette fois encore, avec tous les membres de cette Chambre, je signalerai les qualités caractéristiques des différentes races qui habitent ce Dominion, savoir : l'amour du travail et l'esprit d'économie, l'initiative et l'énergie individuelle avec la conception la plus éclairée de la solidarité, l'imagination et la passion tempérées par la raison, la hardiesse des innovations généreuses avec l'intelligence des nécessités de l'heure présente, enfin l'esprit pratique à côté du sens de l'idéal et pardessus tout,—ce qui est essentiel dans notre pays—l'union et la concorde entre les diverses nationalités heureuses de travailler de concert à l'édification d'une nation grande, heureuse et prospère. Joignez à cet ensemble de qualités diverses, le développement de l'éducation d'un bout à l'autre de l'échelle sociale, développement qui permet aux plus humbles comme aux plus grands, aux plus pauvres comme aux plus riches, de mettre en valeur les trésors d'énergie et de talent, qui constituent le patrimoine intellectuel du peuple canadien. Voilà sans doute l'une des grandes sources de la prospérité nationale.

Il y en a une autre, et au risque de provoquer la contradiction chez nos amis de la gauche, je mentionnerai l'administration sage et progressive du gouvernement libéral.

Alors que nos adversaires poussés par la vague populaire aux rivages désolés de l'opposition, s'en tenaient encore à l'esprit de système et aux vagues théories dont le pays avait tant souffert, les chefs de notre grand parti investis de la direction des affaires publiques inauguraient et poursuivaient une politique saine, basée sur l'intelligence des besoins des différentes classes. Maîtres du pouvoir, les membres de l'administration libérale crurent qu'ils devaient l'exploiter au profit du peuple qui leur avait donné sa confiance. Ils crurent qu'au-dessus des ambitions mesquines des partis, au-dessus des querelles des factions, il y avait un programme national, une œuvre de restauration matérielle et sociale dont l'accomplissement exigeait le concours de toutes les bonnes volontés et de tous les talents.

L'agriculture était languissante; le Sully du Canada, le clairvoyant ministre de l'Agriculture, édicta pour elle des mesures qui devaient contribuer, pour une large part, à son relèvement. Imbu de cette idée patriotique que l'industrie agricole constitue dans ce pays la principale source de la richesse publique, ce même ministre en établissant un système parfait de transport frigorifique, favorisa l'écoulement des produits laitiers sur les marchés européens; il ouvrit de nouveaux débouchés aux autres produits agricoles et provoqua ainsi parmi notre population rurale, une ère de progrès dont elle ressent les effets bienfaisants.

L'orientation nouvelle donnée à la politique fiscale par l'honorable ministre des Finances, en portant atteinte aux monopoles, permit cependant à la grande indus-

trie de réaliser des bénéfices raisonnables. La petite industrie était menacée de s'étioler dans la serre chaude d'une protection à outrance ; une modification prudente du tarif lui ouvrit des horizons qu'elle n'avait pas encore connus et lui fit plus grande au soleil de la concurrence et de la liberté la place que les monopoles tendaient à lui réduire.

L'ouvrier était à la merci des industries monopolisées sous le régime conservateur; l'administration libérale lui fit un salaire plus rémunérateur et lui assura une protection plus grande en cas d'exploitation de la part du patron.

La caisse publique cessa de devenir l'objet des convoitises et de subir les assauts des favoris du pouvoir. Les surplus qui remplacèrent les déficits servirent à outiller nos ports, à creuser nos canaux, à améliorer nos grandes voies de communication par terre et par eau, à subventionner les grandes entreprises d'intérêt public et à développer les ressources naturelles de notre territoire. Les recettes publiques augmentées d'une façon étonnante, furent affectées à la réduction progressive de la dette nationale. Le crédit public fut restauré, l'indépendance commerciale de notre pays obtenue, la sphère d'action de la nation canadienne agrandie, grâce au coup d'œil sûr et au patriotisme éclairé de l'homme d'Etat éminent qui tient les rênes de l'administration.

Voilà, M. l'Orateur, la part qui revient à nos gouvernants dans le gigantesque développement du Canada depuis 1896.

Il y avait assurément avant cette époque dans l'âme de notre peuple des réserves de force et d'énergie considérables; mais ces réserves dormaient inconnues et inexploitées, attendant l'heure où, sous l'action d'une force extérieure, elles s'affirmeraient au grand jour pour donner aux diverses manifestations de notre vie nationale une ampleur et un éclat incomparable. Cette puissance nouvelle qui a réveillé les énergies latentes de l'âme populaire et les a poussées dans la voie d'un progrès inouï, c'est la direction éclairée des hommes que notre pays s'est donnés comme gouvernants le 23 juin 1896 et qu'il honore aujourd'hui d'une confiance bien méritée.

La mesure la plus importante que nous annonce le discours du Trône est, à coup sûr, celle qui comporte la ratification des modifications apportées au contrat passé avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pour la construction du chemin de fer transcontinental.

Je désire tout d'abord, M. l'Orateur, exprimer ma vive satisfaction de ce que ces modifications n'altèrent en rien la politique originaire du gouvernement sur cette question nationale et ne portent atteinte à aucune partie essentielle du contrat primitivement fait avec la compagnie. Il m'est particulièrement agréable de remarquer que le gouvernement persiste, malgré certaines critiques intéressées, dans son intention de construire la section est de cette grande voie ferrée. La construction de cette section, dont l'objet principal est de donner aux cultivateurs de l'ouest une voie ferrée commerciale entièrement canadienne et utilisable toute l'année jusqu'à nos ports de mer et de mettre en valeur les immenses régions du nord d'Ontario et de Québec, est d'une nécessité de plus en plus évidente. Je n'en veux d'autres preuves que les déclarations de l'expert le plus compétent au Canada, sir Sandford Fleming, devant le Canadian Club de Toronto, le 24 février dernier. Ces déclarations par lesquelles cet homme distingué motivait son approbation de la construction de tout le transcontinental selon le projet ministériel, ont été publiées par la presse du pays et il m'est inutile de les répéter ici. Qu'il me suffise de dire qu'elles contiennent un témoignage dont l'autorité est irrécusable. D'un autre côté, le docteur Bell, célèbre géologue, a donné récemment sur les ressources agricoles, minières et forestières de la région de l'est une opinion qui confirme le témoignage de sir Sandford Fleming.

On nous a dit, M. l'Orateur, les motifs qui ont inspiré la conception du vaste projet du transcontinental.

Relier les rives de l'Atlantique aux rives du Pacifique par une nouvelle voie de communication entièrement nationale, ouvrir à la colonisation d'immenses régions fertiles en ressources minières, agricoles et forestières, donner de nouveaux débouchés à l'ouest où se presse le flot constant de l'immigration européenne et américaine, enfin assurer l'indépendance et la prospérité commerciales du Canada, telles étaient les principales raisons que le premier ministre indiquait devant cette Chambre pour en recommander l'exécution. Ces raisons auxquelles le peuple tout entier applaudissait il y a quelques mois existent aujourd'hui plus impérieuses que jamais. Que le chemin de fer transcontinental soit construit sans retard, tel est le vœu général du pays, vœu exprimé par le résultat des élections partielles et formulé par tous les hommes d'affaires éclairés et par les experts les plus compétents et les plus autorisés du Canada.

Quant aux modifications apportées au contrat, elles recevront, je n'en doute pas, l'approbation du parlement. Ces modifications sont de telle nature qu'il ne saurait y avoir de divergences d'opinion à leur égard. L'excellence du contrat de la part du gouvernement, la rigueur de certaines stipulations à l'endroit de la compagnie, laissaient entrevoir les difficultés que celle-ci aurait à surmonter pour remplir ses obligations à la lettre. Ces appréhensions se sont malheureusement réalisées. Malgré sa bonne volonté et sa bonne foi, la compagnie n'a pas été à même d'abord de faire en espèces le cautionnement de cinq millions à elle imposé par la loi. Cependant la récente et heureuse

nouvelle du remplacement du dépôt intérimaire par un dépôt légal sera pour tout le pays une agréable surprise. L'augmentation de la garantie du gouvernement quant à la section des montagnes qui, suivant la note officieuse publiée, il y a quelques jours, est une des modifications prévues, recevra l'adhésion de tous ceux qui voudront se rendre compte des difficultés immenses que la compagnie pourra rencontrer dans la construction de cette partie de sa voie.

Le recours nouveau donné aux porteurs d'obligations démontre le désir du gouvernement de protéger plus efficacement ceux qui favoriseront de leurs capitaux l'exécution de cette entreprise nationale. Sur ce point comme sur tant d'autres, l'Angleterre nous fait profiter de son esprit pratique et de son expérience séculaire dans le maniement des affaires publiques, nos gouvernants ne pouvaient s'inspirer à meilleure source ni suivre un plus bel exemple. Le délai additionnel de trois années accordé à la compagnie pour construire la section ouest est une modification de peu d'importance, qui témoigne seulement de la volonté du gouvernement de donner la latitude nécessaire dans l'accomplissement d'une œuvre qui défiera les siècles.

En un mot, toutes ces modifications ont le mérite de respecter l'esprit des conventions intervenues originairement et d'accentuer encore la résolution bien arrêtée de mener à bonne fin une entreprise dont toutes les parties intéressées sont appelées à bénéficier largement.

Voilà pourquoi, M. l'Orateur, il serait à désirer qu'aucune voix ne s'élève dans cette Chambre pour combattre la législation qui sera proposée par le gouvernement.

Ma mission ne serait pas complète, M. l'Orateur, si je terminais ce discours sans toucher à une question qui intéresse au plus haut degré la division électorale qui m'a fait l'honneur de me choisir comme son mandataire. Cette question soulevée par nos adversaires anciens et nouveaux a été vivement discutée dans le comté d'Hochelaga, où l'industrie manufacturière occupe une place prépondérante : je veux parler de la question fiscale.

De fait, le programme oppositionniste se distinguait par un seul article dont le titre pompeux, annoncé à grands renforts de réclame, servait d'enseigne imposée à mon adversaire; cet article unique était la protection.

Au nom de cette vieille formule, pleine de magie pour ceux qui ignorent l'histoire politique antérieure à 1896, on a tenté d'escamoter l'adhésion de l'électorat à un système fiscal outrancier servilement copié sur celui du grand pays voisin où son application systématique est en train de provoquer les perturbations commerciales et industrielles les plus désastreuses.

Votez pour la protection telle qu'elle se pratique aux Etats-Unis: Tel a été le mot d'ordre de la campagne conservatrice, ou plutôt de la campagne protectionniste dans la division électorale d'Hochelaga. Cette division électorale, M. l'Orateur, est une des divisions les plus manufacturières du pays, une division où cette campagne de protection à outrance avait assurément le plus de chance de succès, si, comme le prétendent nos amis de la gauche, le pays n'est pas satisfait de la politique fiscale actuelle. Le résultat de cette campagne a été l'élection du candidat libéral par une majorité considérable. Je n'hésite pas à l'affirmer, sauf sur quelques points de détail faciles à régler, les industriels et les hommes d'affaires du comté d'Hochelaga sont satisfaits du régime fiscal inauguré en 1897. S'il m'en fallait une autre preuve que le verdict du 16 février 1904, je signalerais à votre attention la prospérité croissante de la grande comme de la petite industrie sous l'empire du tarif Fielding, je vous indiquerais l'augmentation considérable des affaires de ces usines et de ces fabriques dont les propriétaires avant 1896 criaient à la ruine du pays si les libéraux arrivaient au pouvoir.

Est-ce à dire, M. l'Orateur, que le tarif actuel soit immuable ? Je ne le crois pas. Comme toutes les institutions humaines, le tarif est perfectible, susceptible de recevoir de temps à autre, les changements que les lois de la concurrence et les fluctuations du marché rendent nécessaires. Je sais qu'à l'heure actuelle, un certain nombre d'industriels, dans Hochelaga et ailleurs, réclament quelques modifications dans le tarif. Je ne doute pas que leurs demandes, si elles sont justes et raisonnables, seront favorablement accueillies par l'administration actuelle et recevront la somme de justice qui leur est due et qui, Dieu merci, ne leur a jamais été refusée.

Avant de conclure, M. l'Orateur, je désire vous exprimer ma vive satisfaction du triomphe signalé du parti libéral dans la plupart des élections partielles qui ont eu lieu depuis la dernière session. Le résultat de ces élections démontre clairement la confiance immuable dont jouit le gouvernement auprès de l'électorat. Et comment pourrait-il en être autrement, M. l'Orateur ? Le parti libéral n'incarne-t-il pas à un degré plus éminent qu'aucun autre groupe politique, les sentiments, les idées et les aspirations des différentes races qui habitent ce Dominion ? Par ses traditions, par ses luttes pour les libertés populaires, par son initiative de tous les mouvements qui ont amené l'émancipation politique, intellectuelle et sociale de notre peuple, par les éléments d'ordre, de tolérance, d'harmonie et de progrès qui en sont la base, enfin par l'intégrité, le dévouement et le génie politique de ses chefs, ce parti n'est-il pas le guide naturel de notre jeune nation vers les grandes destinées qui l'attendent ?

M. l'Orateur, les hommes qui gouvernent ce pays ont une haute mission à remplir, c'est de faire de ce tout hétérogène qu'est

la population canadienne une nation grande, heureuse et fière. Cette mission, le 23 juin 1896, date à jamais mémorable dans nos annales politiques, l'électorat de ce pays en a donné au parti libéral, digne de la recevoir, la glorieuse investiture. Depuis cette époque, le parti libéral a-t-il démérité ? A cette question, la grande voix du peuple plusieurs fois consultée a répondu dans la négative. C'est que, M. l'Orateur, l'administration libérale dirigée par l'homme d'Etat distingué dont le nom est le symbole de l'honneur et de la victoire, a poursuivi et poursuit l'accomplissement de cette mission avec un succès qui fait envie aux autres peuples.

A cet homme d'Etat éminent, qu'il me soit permis d'exprimer ma joie de le voir de nouveau dans la plénitude de la santé et de la vigueur qui lui sont nécessaires pour mener à bonne fin l'œuvre de restauration et d'émancipation nationales qu'il a entreprise de concert avec ses collègues. D'un bout à l'autre de cette confédération où il fait régner la concorde, la paix et la prospérité s'élève le vœu ardent qu'il demeure de longues années au poste élevé où le réclament les intérêts les plus chers de la patrie canadienne.

Ma tâche est finie, mais avant de reprendre mon siège, je désire au seuil de la carrière importante dont les portes s'ouvrent pour moi, exprimer un sentiment tout personnel. Investi de la mission de prendre part aux délibérations d'une assemblée qui a charge des destinées de la nation, je sens peser sur moi une lourde responsabilité. Le rôle de l'homme public dans un pays mixte comme le nôtre est complexe et difficile. Saurais-je m'en rendre digne ? J'ose l'espérer, en suivant l'exemple des hommes distingués qui m'ont précédé dans cette enceinte, en m'inspirant des leçons de patriotisme, d'honneur et de loyauté qu'ils donnent à leurs concitoyens dans l'exercice de leurs fonctions. Dans ces circonstances, je m'estimerai heureux d'avoir accepté le mandat qui m'a été confié, surtout si je puis dans l'accomplissement de ce mandat, contribuer quelque peu à accroître le patrimoine économique, intellectuel et social de notre beau pays.

(Traduction) : M. l'Orateur, je terminerai ce discours par quelques observations dans la belle langue qui est parlée par la majorité de la députation et par un grand nombre des électeurs que je représente.

Je viens de dire, dans ma langue maternelle, qu'en acceptant la tâche importante et délicate d'appuyer l'adresse en réponse au discours du Trône, je désirais m'acquitter d'un devoir envers ma province et mon pays. Tout d'abord, M. l'Orateur, permettez-moi de redire combien je suis heureux de la prospérité du pays, à laquelle il est fait allusion dans le discours du Trône. Je suis fier de voir que notre commerce—dont les progrès ont été si extraordinaires depuis 1896—la création de nouvelles industries dans tout le pays, l'aisance et la prospérité des cultivateurs, l'augmentation des salaires, l'ininterruption du travail chez la classe ouvrière et le merveilleux développement de nos grandes richesses naturelles ont placé le Canada au premier rang parmi les nations les plus prospères du monde. Mais si nous devons être heureux et fiers de tout ce progrès il nous incombe aussi d'en rechercher les causes. J'admets avec nos amis de l'opposition qu'il faut surtout l'attribuer à la Providence, protectrice des nations comme des individus. Cependant, M. l'Orateur, la Providence aide ceux qui s'aident eux-mêmes, et partant de là, il faut reconnaître deux autres grands facteurs de la prospérité et du développement du Canada depuis sept ans : d'une part, les qualités réelles des grandes races dont se compose notre population, et de l'autre, l'honnêteté et l'esprit d'initiative du ministère actuel. En m'exprimant dans ma langue maternelle, il y a quelques instants, j'ai parlé assez longuement de l'administration libérale ; le peu de temps que j'ai à ma disposition ne me permet pas d'exposer de nouveau par le menu ce qu'a fait le gouvernement Laurier pour le Canada durant les sept années de son existence. Qu'il me suffise de dire que son œuvre est écrite dans la demeure confortable de l'artisan, qu'elle se manifeste dans l'air satisfait du cultivateur et dans le carnet de banque du marchand et de l'industriel.

J'ai dit que la présence de deux grandes races est un élément de force. Je sais bien que nos ennemis prétendent y voir un élément de faiblesse. Mais qui dira qu'elle a été un élément de faiblesse pour la mère patrie, dont la population provient de la fusion de plusieurs races ? Nous, Canadiens-français, nous admirons l'esprit d'initiative de nos compatriotes d'origine anglaise qui risquent leurs fortunes dans de grandes entreprises dont l'effet est de développer le pays; mais, par contre, nous sommes portés à croire que, sous certains rapports, ils ont quelque chose à apprendre de nous. Chaque race a ses qualités et ses défauts, et plus elles se connaissent, plus elles apprennent à se respecter et à s'estimer mutuellement. L'homme d'état, ou même n'importe quel citoyen, doit donc s'efforcer de faire régner, entre les divers éléments de notre population, l'harmonie et l'union, sans lesquelles le Canada ne saurait prospérer. C'est ce qu'avaient fort bien prévu les pères de la Confédération en lui donnant pour base la tolérance, la confiance et le respect de toutes les races l'une pour l'autre. Le temps a prouvé qu'ils avaient eu raison, car la lenteur même de nos premiers progrès nous a été sensiblement avantageuse, puisqu'elle a assuré la stabilité de notre politique. Le sentiment de notre existence comme nation est aujour-

d'hui développé ; on se lance maintenant dans d'immenses entreprises avec la plus grande confiance en leur succès, et, à ce sujet, je viens de mentionner, dans ma langue maternelle, la plus importante de toutes ces entreprises : la construction du Grand-Trouc-Pacifique.

Nous avons établi des voies fluviales qui s'étendent de l'Atlantique jusqu'au cœur même du continent, jusqu'à la région des prairies, la plus grande étendue de terres à blé encore incultes qui soit au monde.

Nos ressources comme nation sont inestimables. Ce qui se passe aujourd'hui en Orient doit nous faire songer que du côté de l'Atlantique comme du Pacifique nous sommes la nation la mieux partagée du monde au point de vue de la stratégie navale. Sur la côte de l'Atlantique, à proximité de ports qui sont ouverts toute l'année, nous avons des mines de houille inépuisables, et la Colombie anglaise et l'île de Vancouver possèdent à elles seules, pour bien dire, toute la houille qu'on puisse trouver sur la côte du Pacifique.

Sous la rapport politique le Canada a été le premier à prouver par sa propre expérience que le système fédératif peut s'adapter au gouvernement représentatif et responsable suivant la pratique anglaise. Les pères de la Confédération, qui ont fait reposer leur foi dans les grandes destinées du Dominion sur la large base de la tolérance et de la confiance mutuelles parmi les grandes races dont chacune a l'héritage de glorieuses et immortelles traditions, nourrissaient une pensée qui porte aujourd'hui ses fruits. Car sous le rapport du progrès matériel, de l'organisation constitutionnelle et des aspirations, le Canada occupe déjà un rang que peu de nations atteignent après des siècles d'efforts.

Pas un libéral qui ne soit heureux et fier de considérer dans quelle mesure son parti a contribué et contribue encore à développer ce grand pays sur la base que je viens de décrire.

M. l'Orateur, je dirai, avant de terminer, que le mandat dont mes compatriotes anglais et français m'ont honoré en m'envoyant prendre part aux délibérations de cette Chambre, est, à mes yeux, la plus grande faveur que j'aie jamais reçue de ma vie. Cependant, je comprends de quelle grave responsabilité je suis chargé. Le rôle d'un homme public, surtout dans un pays à population mixte comme celui-ci, est compliqué et difficile. Toutefois, je m'efforcerai d'être à la hauteur de ma mission en suivant le brillant exemple des grands hommes qui ont figuré avant moi dans cette enceinte et en m'inspirant de leurs nobles sentiments de patriotisme, d'honneur et de loyauté. Il ne me reste plus qu'à citer ces vers du grand poète anglais, Alfred Tennyson, légèrement modifiés pour la circonstance :

" Shall we not thro' good and ill,
Cleave to one another still.
Canada's myriad voices call
Sons be welded each and all,
Into one Imperial whole,
One with Canada heart and soul ;
One life, one flag, one fleet, one throne,
Canadians, hold your own."

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Permettez-moi d'abord, M. l'Orateur, de rendre un tribut d'hommage à la mémoire de l'un de nos collègues de la gauche, feu M. Simmons, représentant de la division est de Lambton. S'il n'élevait pas souvent la voix dans cette enceinte, chacun de nous cependant le reconnaissait comme un homme d'un grand sens, doué d'excellentes aptitudes pour les affaires et d'un caractère affable et doux qui le rendait cher à tous les membres de la députation, aux ministériels comme aux oppositionnistes.

Souffrez aussi que je joigne ma voix à celle de l'honorable député qui vient de nous adresser la parole pour féliciter mon très honorable ami, le premier ministre (sir Wilfrid Laurier), du parfait rétablissement de sa santé. Malgré les divisions que créent entre nous nos sympathies ou nos attaches politiques, je suis certain qu'il n'y a pas dans les rangs de la droite un seul député mieux disposé ou plus enclin que chaque membre de l'opposition à féliciter mon très honorable ami.

Je désire également offrir mes sincères et cordiales félicitations aux députés qui ont proposé et appuyé l'adresse. Mon honorable ami (M. Grant)—pardon, j'aurais dû dire le représentant d'Ontario-nord—j'ai pris l'habitude de l'appeler M. Grant au cours d'une campagne électorale dans ce comté, et si le résultat de cette lutte eut répondu à mes désirs, j'aurais été privé du plaisir de lier connaissance avec lui dans cette enceinte. J'ai dans cette circonstance contracté une franche amitié pour lui et j'espère que nos relations demeureront cordiales en dépit de nos différends politiques. Je le félicite du discours élégant et châtié qu'il a prononcé aujourd'hui; mais il ne doit pas s'attendre assurément que j'en approuve chaque phrase. J'entends aussi féliciter l'honorable préopinant, le représentant d'Hochelaga (M. Rivet), du joli discours qu'il a fait dans sa propre langue, et en parlant ainsi, j'espère ne pas trop dire bien que je sois encore à mes débuts dans l'étude de cette belle langue qu'il manie avec tant de grâce. Mais je le loue particulièrement de l'aisance avec laquelle il nous a adressé la parole en anglais et je déclare que la connaissance approfondie de cette langue dont il a fait preuve cet après-midi pourrait faire rougir certains membres de la députation dont l'anglais est la langue maternelle.

Mon honorable ami, le représentant d'Ontario-nord, semble vivement désirer la réalisation du vœu exprimé dans le discours

du Trône concernant une session d'une courte durée. Je lui ferai observer, à lui, ainsi qu'à l'honorable député d'Hochelaga qu'ils ne paraissent pas vouloir eux-mêmes favoriser la réalisation de ce désir, en effet bien que je les aie félicité des beaux discours qu'ils ont prononcé, je n'en ai pas moins remarqué leur tentative de ramener sur le tapis, au cours du débat sur l'adresse, la question du Transcontinental. J'aurais cru que le représentant d'Ontario-nord, du moins, en avait eu assez du débat sur les détails de ce sujet qui occupa les deux derniers mois de la session dernière; mais, il semble n'être pas rassasié, et il a clairement invité la gauche à rouvrir le débat, lors de l'adresse et avant que le feuilleton de la Chambre ne mentionne cette question, non seulement en ce qui a trait au principe, mais aussi en ce qui touche aux détails d'un projet qui a été débattu d'une manière si complète pendant la dernière session. Il m'est difficile de croire à la sincérité du vœu que mon honorable ami d'Ontario-nord a exprimé touchant la durée probable des travaux de la Chambre.

Cependant je le félicite cordialement de la hardiesse qu'il a apportée dans la discussion de certains sujets qui doivent être irritants pour l'honorable ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) et mon très honorable ami, le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright). Il a fait allusion à un tarif de revenu qui, a-t-il dit, est une source de recettes abondantes attendu qu'il a entassé cette année un excédent énorme et qu'il produira le même résultat à l'avenir. Avant le discours de l'honorable député, nous croyions que le propre d'un tarif de revenu était de prélever des recettes qui ne dépassaient pas les besoins de l'administration des affaires publiques; mais mon honorable ami est probablement entré trop récemment dans la vie publique pour savoir que le ministre des Finances et le ministre du Commerce ont autrefois déclamé d'une voix stridente contre ces excédents. Ceux-ci, disaient-ils, n'étaient que des vols commis au détriment d'une population exploitée depuis longtemps; si on devait persister à entasser ces excédents, ce serait autant d'argent qu'elle aurait à débourser. Et ils demandaient: jusqu'à quand le pays pourra-t-il supporter de pareilles extorsions ?

Le représentant d'Ontario-nord a fait allusion à la grande prospérité qui règne en ce pays et le député d'Hochelaga a parlé du sourire qui illumine la figure du cultivateur. Je lui dirai que ce dernier ne rit jamais d'aussi bon cœur que lorsque les membres du gouvernement et les députés de la droite prétendent que leur politique est l'unique cause de cette ère d'abondance. Il est vrai que la prospérité règne au Canada et les conservateurs de tout le pays en sont des plus reconnaissants. Les députés de la gauche ne le cèdent à personne à cet égard. Je dirai pourtant au député d'Ontario-nord, qu'à mon avis cette prospérité provient de causes qui, la plupart, sont indépendantes des gouvernements et qui ont fait naître une ère d'abondance non seulement au Canada mais dans l'univers entier. J'aurais cru que les riches moissons du Nord-Ouest depuis trois ans ont plus contribué à la prospérité du Canada et au courant d'immigration qui s'est établi vers les Territoires de l'Ouest qu'aucune décision administrative du parti présentement au timon des affaires publiques.

Ceci étant dit et avant de traiter des questions mentionnées dans le discours du Trône, j'appellerai l'attention du gouvernement et du pays sur le fait que la réunion des Chambres a de nouveau lieu sans raison à une époque tardive. L'an dernier, la session s'ouvrit le 12 mars. Dans mon discours sur l'adresse, je passai ce fait sous silence parce que nous avions tous appris avec regret que la santé du très honorable premier ministre n'était pas aussi bonne que nous le désirions. Cet empêchement n'existe plus. Mon très honorable ami est rétabli et, cependant, le parlement n'a été appelé à rencontrer Son Excellence que le 10 mars de cette année. Personne n'ignore qu'il est impossible d'expédier les affaires publiques de ce pays dans le cours de quelques semaines. Personne n'ignore—le premier ministre le disait il y a deux ans à peine—qu'une session ordinaire de parlement canadien doit durer à peu près cinq mois. C'est l'opinion qu'il exprimait en présentant le projet de loi à l'effet de porter de $1,000 à $1,500 l'indemnité des membres de cette Chambre. Il nous réunit ici le 10 mars, croyant, de son propre aveu, que la session durera cinq mois et je voudrais que mon très honorable ami nous dise, quand il prendra la parole, pourquoi la convocation des Chambres a été différée contre toute raison. Puis-je insinuer quel a été le motif de ce retard ? S'il faut en croire l'honorable Solliciteur général (l'honorable M. Lemieux), le gouvernement se proposait, à la fin de l'année dernière, de se présenter devant le corps électoral. Mon honorable ami a ouvertement déclaré que l'honorable premier ministre se disposait à offrir à la population canadienne une élection générale en guise d'étrennes. C'est peut-être là la cause de la réunion tardive des Chambres. J'ignore si mon très honorable ami est disposé à invoquer cette excuse. Qui sait ? Quoi qu'il en soit, que le Solliciteur général eut tort ou qu'il eut raison, le gouvernement, s'il avait nourri cette intention, a refusé d'en appeler à la population de ce pays et, à la lumière des événements qui ont eu lieu depuis quelques semaines, nous tirons la conclusion que cette reculade était grandement motivée. Des élections complémentaires ont eu lieu récemment et je n'ai trouvé, ni dans le discours du député d'Ontario-nord, ni dans celui du représentant d'Hochelaga, aucune parole de félicitation à l'adresse du gouvernement sur le résultat de ces élec-

tions. Dans des circonstances antérieures, les félicitations abondent, mais j'ai remarqué que dans la présente occurrence, les honorables députés ont prudemment gardé le silence. Un changement s'est produit dans certains collèges électoraux du Canada. Il y a trois ans, les divisions électorales qui ont récemment été appelées à se choisir un représentant donnaient 5,300 voix de majorité aux libéraux et 264 voix seulement de majorité aux conservateurs. Or, aux dernières élections la majorité totale des suffrages en faveur des libéraux s'est chiffrée par 1,717 tandis que la majorité totale des voix accordées aux candidats conservateurs s'élevait à 1,060, indice d'une profonde modification de l'opinion populaire à l'égard de la politique ministérielle.

Je serais tenté de demander au représentant d'Ontario-nord quelle est la raison de cet étrange changement pendant une ère d'abondance et sous la plus sage administration qui puisse présider aux destinées humaines, d'après lui.

Il me semble que c'est l'honorable député d'Hochelaga (M. Rivet) qui a déclaré que le gouvernement du jour s'approche autant de la perfection qu'il est permis de l'espérer en ce bas monde.

L'honorable M. HAGGART : Il fait signe que non.

M. R. L. BORDEN : Je ne suis pas surpris de le voir désavouer cette opinion et je le prie de m'excuser. C'est le représentant d'Ontario-nord (M. Grant) qui a dit que le gouvernement est aussi parfait que le permet la nature humaine. Alors, en présence de cette prospérité abondante et de ce gouvernement sans tache, qui nous révélera le secret du changement d'opinion qui s'est produit lors des élections complémentaires, élections qui, jadis—cela est notoire—se terminaient par la victoire du gouvernement du jour.

A la fin de la dernière session mon honorable ami, le ministre des Douanes (l'honorable M. Paterson), désirait vivement soumettre ce projet d'un chemin de fer transcontiental au jugement de la population. Il nous défiait sur tous les tons de saisir la première occasion de nous présenter devant les électeurs pour combattre la politique ministérielle relative au Grand-Tronc-Pacifique. Eh bien ! le ministre est allé dans Lambton-est et dans Bruce-est et il a pu décrire les avantages de ce projet avec toute l'énergie et la vigueur dont il est si bien doué. Pourtant, les efforts du ministre des Douanes n'ont réussi qu'à quadrupler la majorité conservatrice dans Bruce-est et à augmenter de plus de 300 voix l'ancienne majorité conservatrice dans Lambton-est. J'ignore si le ministre nous provoquera avec autant de jactance à l'avenir. Quoi qu'il en soit, une circonscription électorale du Canada a exprimé catégoriquement son sentiment concernant les avantages de ce transcontinental. C'est la cité de Saint-Jean que mon honorable ami (M. Daniel) représente aujourd'hui. J'espère que les députés qui occupent les banquettes ministérielles souffriront que je leur rappelle qu'une majorité libérale de près de 1,000 voix en 1900 s'est changé en une majorité conservatrice de près de 300 voix en 1904.

Il me semble que le gouvernement du pays a payé bien cher sa tentative de conserver les faveurs de la cité de Saint-Jean. Nous nous rappelons ce qui s'est passé à la dernière session. Nous savons que mon honorable ami, M. Blair, a remis son portefeuille de ministre des Chemins de fer et Canaux et nous avons gardé la mémoire du discours qu'il a prononcé au cours de la session. Et je puis dire que l'élévation de M. Blair à la présidence de la commission des chemins de fer—tribunal très important en ce pays—est un incident étrange, le plus étrange dont nos annales fassent mention. Quelle a été l'attitude de M. Blair à l'égard du projet dont le gouvernement a été l'auteur. Elle est bien connue non seulement dans cette enceinte, mais parmi la population. Il fut ministre des Chemins de fer depuis 1896 jusqu'à l'été de 1903. Comme tel, il acquit dans les questions de transport, une expérience qu'aucun autre membre du cabinet ne possédait. Pourtant, lorsque vint le moment de déclarer s'il appuierait la politique ministérielle, nous l'avons vu remettre son portefeuille de ministre des Chemins de fer et prendre rang parmi les simples députés. Nous avons été témoins d'autre chose encore. Nous avons entendu M. Blair censurer dans les termes les plus violents la proposition ministérielle à laquelle il ne pouvait pas souscrire. Je citerai certaines de ses déclarations à ce sujet. Par la loi adoptée à la dernière session, le gouvernement du Canada a créé au pays un tribunal d'une suprême importance. Ce tribunal exerce des fonctions judiciaires aussi importantes que celles de toute autre cour de justice du pays. Le gouvernement aurait dû prendre soin d'appeler à la présidence de cette commission un homme versé dans les questions de chemins de fer, un homme de la plus haute intégrité, d'un jugement calme et sain, un homme qui, comme la femme de César, est à l'abri des soupçons. Voyons quelle a été la conduite du gouvernement lorsqu'il a nommé M. Blair président de la commission des chemins de fer et pour cela rappelons les propos de M. Blair non seulement sur le projet lui-même mais, aussi, sur ses collègues. Et examinons quelle excuse le gouvernement pouvait invoquer pour nommer M. Blair sans que celui-ci eut rétracté ses paroles. A la dernière session M. Blair disait :

> Que veut dire le premier ministre par ces paroles :
>
> Nous ne saurions différer, parce que l'heure ne souffre point de retard.
>
> A mon avis, M. l'Orateur, et cela soit dit en toute déférence pour le chef du cabinet, il eût été aussi exact, sinon aussi poétique, de sa part

de dire : Il nous est impossible d'attendre, parce que le sénateur Cox ne peut attendre.... C'est sans doute que, n'ayant pas d'arguments sérieux, solides et légitimes à apporter à l'appui de leur cause, force leur est bien de faire appel aux préjugés et de soulever les passions du peuple canadien, afin d'assurer l'adoption d'une mesure qu'ils désespéreraient de voir triompher, si elle était jugée d'après son mérite propre.

Ainsi parlait M. Blair qui a été élevé à la présidence de l'un des tribunaux judiciaires les plus importants du Canada. Qu'ajoutait celui qui a été appelé à ce poste de confiance comme possédant l'expérience et étant doué du jugement nécessaires pour l'occuper ? M. Blair disait encore :

Je demanderai aussi, en toute franchise et sincérité, d'où vient cette impulsion irrésistible qui nous force à mettre ce projet à exécution sans retard. Il n'en avait jamais été question et le gouvernement n'y avait pas même songé, avant que la Compagnie de chemin de fer le Grand Tronc eut décidé qu'il était de son intérêt de faire libéralement subventionner par l'Etat une entreprise qu'elle désirait lancer.

Voilà le secret de toute l'affaire ; c'est de là qu'est partie l'idée. Toutes les autres considérations ont été écartées. Tous ces dangers ne nous avaient jamais effrayés ; nous n'en avions jamais tenu compte ; nous n'avions jamais songé que nous étions sur le bord d'un pareil précipice ; nous ne savions pas que le sort de la patrie était en jeu. Il a fallu, pour nous ouvrir les yeux, que la Compagnie de chemin le fer le Grand Tronc vint exposer sa requête devant mes ex-collègues, les honorables membres du gouvernement.

Et quel sens les membres du gouvernement attachaient-ils à ce langage? Une partie des déclarations de l'honorable M. Blair ne pouvait signifier qu'une chose. Comment les membres du gouvernement eux-mêmes interprétaient-ils ces paroles ? Ces paroles de l'honorable M. Blair—j'appelle l'attention sur ce fait—demeurent en présence du gouvernement et du pays sans que leur auteur les ait rétractés ou retirées. Voici ce qu'en disait le ministre de la Justice, voici l'interprétation qu'il donnait aux déclarations de l'honorable M. Blair à la session de 1903 (pages 9276 et 9277 des Débats):

Il me semble que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, je regrette qu'il ne soit pas ici ce soir—aurait pu expliquer l'attitude prise par le gouvernement autrement qu'en insinuant que le cabinet n'est qu'un instrument aux mains du sénateur Cox..... Par égard pour le pays et pour ses collègues qui le respectent et à qui il est censé porter lui-même quelque respect, l'honorable député est tenu en honneur de s'expliquer. Il importe que l'on sache tout de suite que ce projet n'est pas l'œuvre du sénateur Cox et que ce n'est pas à ce dernier qu'il devra profiter; il importe que l'on réduise à néant l'insinuation vile et méprisable que nous sommes mus par des motifs inavouables.

Qu'on pèse ces paroles : " Il importe qu'on réduise à néant l'insinuation vile et méprisable que nous sommes mus par des motifs inavouables ". Ainsi, le ministre de la Justice, parlant au nom du gouvernement, reprochait à l'honorable M. Blair d'avoir accusé ses ex-collègues non seulement d'être les auteurs d'un projet blâmable mais d'obéir à des motifs inavouables; et, je le répète, l'honorable M. Blair, n'a pas retiré un seul mot de ces accusations. Néanmoins, le gouvernement l'a nommé président de cette commission des chemins de fer. Qu'ajoutait le ministre de la Justice dans cette circonstance ?

Si l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux pensait ce qu'il a dit, c'est ici et à cette heure qu'il devrait porter une accusation, s'il en a à proférer, et qu'il devrait la prouver. Il n'est pas juste que ce mot malheureux fasse le tour du pays et serve de thème à tous les écrivassiers conservateurs dans leurs attaques contre le parti libéral. Je mets l'honorable député au défi de porter ou de prouver quelque accusation contre le gouvernement sous ce rapport, et, je le répète, c'est ici le lieu et c'est maintenant le temps où il devrait prouver ses accusations, si toutefois il est en mesure d'en porter contre le gouvernement. Le jour même où l'honorable député s'est permis le mot malheureux sur lequel j'ai appelé l'attention de la Chambre, on se servait d'une expression semblable sous ce même toit, mais hors de cette Chambre. Il est concevable qu'un orateur parlant sous l'influence de la généreuse hospitalité de l'honorable leader de l'opposition, s'oublie, dans un discours d'après dîner, au point de se servir d'un mot comme celui là, mais cela est impardonnable de la part de l'honorable député qui avait soigneusement préparé le discours qu'il a prononcé et au cours duquel il a jugé bon de glisser de sang-froid une insinuation aussi dénuée de fondement.

A-t-on retiré cette insinuation? Le gouvernement peut-il citer une seule parole de rétractation de la part de l'honorable M. Blair. A-t-il entre les mains une déclaration écrite de ce dernier désavouant le langage dont il s'est servi dans son discours? S'il n'en a pas, il me semble étrange qu'il ait nommé à un poste de confiance celui qui a lancé de pareilles accusations, sans exiger d'abord que celui-ci désavoue ces accusations et rétracte ces insinuations. Mais, il y a plus. Mon honorable ami qui occupe si dignement la position de Solliciteur général (M. Lemieux), et qui était alors simple député bien qu'il fût dans les secrets du gouvernement, a parlé en ces termes de l'honorable M. Blair:

Le dépit qui suinte dans le discours de l'ex-ministre indique bien que le vrai motif de sa démission ne nous a pas encore été révélé. Son discours n'exprime que crainte, frayeur, alarme et aigreur. Il se rue sur ses collègues et cherche à soulever contre le premier ministre des préventions qui pouraient nous éloigner de lui si nous ne le connaissions pas si bien, lui et ses collègues.

Je citerai maintenant, dans un autre ordre d'idées, les paroles de l'honorable M. Blair et j'examinerai, à la lumière de ces citations, si le gouvernement était justifiable de nommer M. Blair à la position qu'il occupe aujourd'hui. J'aurais cru que celui qui était appelé à présider la Commission

des chemins de fer du Canada dont les devoirs, les attributions et la juridiction revêtent une si grande importance, devait être, de l'avis du gouvernement au moins un homme dont l'opinion sur les questions de transport comptait pour quelque chose. J'aurais cru que le gouvernement n'appellerait pas à remplir cette position quelqu'un dont le jugement n'a aucun poids et qui peut se laisser influencer par l'intérêt ou le sentiment. On nous a dit au cours de la dernière session, et ceux qui ont proposé et appuyé l'adresse nous ont répété aujourd'hui que ce transcontinental est une entreprise très avantageuse pour le Canada. L'an dernier, mon très honorable ami nous a déclaré que ce projet était sage et digne d'un homme d'Etat et que, de plus, il était indispensable pour soustraire le pays au danger que pourrait lui faire courir la suspension par les Etats-Unis du privilège de transiter nos marchandises. En le nommant président de la Commission des chemins de fer, le gouvernement a reconnu qu'il avait une entière confiance dans le jugement et l'intégrité de l'honorable M. Blair. Voyons donc quelle opinion l'honorable M. Blair a exprimée en maintes circonstances concernant cette habile mesure ministérielle. Il disait dans son discours :

Mon malentendu avec le gouvernement, relativement à cette partie du chemin, se borne presque entièrement à cela : il se lance tête baissée dans cette entreprise, sans réfléchir, sans avoir de garantie, tandis que s'il retardait un an ou deux, il pourrait se procurer des informations qui le justifieraient d'agir.

Puis, il ajoute :

Tout homme qui s'y entend en fait de chemins de fer admettra que l'on pouvait difficilement soumettre un projet plus ridicule et plus irréalisable que celui-ci.

Et, plus loin :

L'on veut nous lancer dans un projet insensé et nous faire sanctionner des idées impraticables.

Il poursuit ainsi :

A-t-on quelque raison de craindre que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ne nous permettra pas, dans deux ou trois ans d'ici, de construire ce chemin et de lui en faire un présent ? Craint-on qu'elle ne l'accepte pas ?

Plus loin, il ajoute :

Je prétends que ce dédoublement de l'Intercolonial au moyen du prolongement du nouveau chemin depuis Québec jusqu'à Moncton, n'est pas justifiable et ne fera aucun bien. En vérité, il est absolument inutile. C'est un pur gaspillage des deniers publics. Non seulement c'est ruiner l'Intercolonial, mais c'est dépenser les fonds publics en pure perte.

Ainsi parlait celui que le gouvernement a nommé pour présider aux délibérations de la commission des chemins de fer et pour dispenser la justice sans faveurs aux compagnies de chemins de fer, d'un côté, et à la population du pays, de l'autre. Il ajoutait encore :

On va priver ceux qui habitent sur le parcours de l'Intercolonial, de tous ces avantages, sans rime ni raison, sans la moindre justification, et pour cela le gouvernement gaspille des sommes énormes.

Il disait aussi :

On dit que nous ne savions pas ce que nous faisions—que nous ne nous occupions pas de ce que nous faisions. Nous trouvons bon maintenant de détruire tout ce que nous avons fait et d'amoindrir les résultats de notre politique passée. C'est ce que le projet que l'on nous soumet aujourd'hui propose de faire. Je proteste.....Cette proposition est injustifiable et le peuple ne l'approuvera pas. Toute l'influence que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pourra faire peser sur le corps électoral ne fera pas pardonner la faute que l'on va commettre.

Les échecs essuyés par le ministre des Douanes dans Lambton-est et dans Bruce-est semblent justifier les paroles prophétiques que M. Blair prononçait alors. Il ajoutait encore :

Ce n'est pas une ligne commerciale mais une ligne politique que nous construisons. . . .Posez la question comme vous l'entendrez, tournez-là et la retournez dans tous les sens, elle n'offre à mes yeux—je ne sais ce qu'en pensent les autres députés--aucune qualité réparatrice du commencement à la fin.

Puis, il ajoute sous forme de conclusion :

Nous dépensons l'argent et nous n'obtenons rien en retour. Je parle en connaissance de cause sur ce point. Je suis convaincu que l'opinion que j'exprime est juste et ne peut être contredite.

Or, ce n'est pas tout. Le gouvernement répondit à M. Blair. De quelle manière. En impugnant ses motifs. Je ne veux pas fatiguer la Chambre par la lecture d'une multitude de citations, mais je me permettrai de rapporter un ou deux extraits de la réponse. Le représentant de Norfolk-nord (M. Charlton) dont la santé laisse à désirer, je regrette de l'apprendre, mais qui, je l'espère, se rétablira bientôt, fut chargé de donner la réplique à l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair). Comment réfuta-t-il l'accusation lancée contre ses anciens collègues par M. Blair qui leur reprochait d'avoir obéi à des motifs inavouables. Je suppose que dans cette circonstance, l'honorable député de Norfolk-nord parlait avec l'assentiment du gouvernement et voici se réponse telle que nous la trouvons à la page 8737 des Débats :

L'attitude qu'il a prise hier manquait de cette dignité que l'on doit s'attendre à rencontrer chez un homme qui a abandonné son portefeuille pour des raisons morales et patroitiques, et la violence de son langage m'a convaincu qu'il y avait d'autres raisons que celles qu'il nous a fait connaître pour justifier sa sortie du cabinet.

L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux aurait peut-être préférer pouvoir disposer à sa guise des contrats pour la construction de ce chemin, mais je suis bien convaincu qu'il sera construit aussi économiquement, grâce à l'arrangement qui a été conclu.

Par conséquent, la réponse à M. Blair a été le : tu quoque. L'honorable député a attribué à M. Blair des motifs indignes de tout membre de cette Chambre et surtout de tout membre d'un ministère ayant à adjuger des entreprises publiques. Le représentant de Norfolk-nord poursuivait ainsi :

Il n'y a pas de subventions dans le contrat. Maintenant, je désire parler des sages conditions contenues dans cette convention pour le plus grand avantage du public. On a apporté beaucoup de soin sous ce rapport. Nous n'avons pas de ministre de Chemins de fer et Canaux ayant carte blanche en ce qui concerne la construction d'une ligne transcontinentale. Ce serait sans doute une position très agréable à occuper pour un fonctionnaire public.

Et le présent ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Emmerson) disait :

Sa conduite dans toute cette affaire est si pleine d'inconséquences que l'on serait porté à croire que sa démission n'a pas été déterminée par la construction d'une nouvelle ligne entre Québec et les provinces maritimes.

L'honorable député de Hants (M. Russell) se montra surtout acerbe. Je ne citerai pas ses paroles mais tout député qui voudra feuilleter les Débats pourra les lire. Mon honorable ami le représentant de Victoria (l'honorable M. Ross) tint le langage suivant à l'égard de M. Blair.

L'honorable M. ROSS : Et je m'en tiens à ce que j'ai dit.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député déclare qu'il s'en tient à ces paroles-ci :

Je serais curieux de savoir si on lui avait demandé d'agir en qualité de président de cette importante commision qui sera chargée de construire ce chemin, qu'elle aurait été sa conduite et dans quelle position il se trouverait aujourd'hui. . . .Mais qu'ils me permettent de leur dire qu'un ex-ministre des Chemins de fer et Canaux ne compte guère aujourd'hui dans ce pays et que lorsqu'un homme perd son siège dans le cabinet, il perd également sa puissance et son influence.

Telle est l'opinion que le représentant de Victoria avait de la situation. Par conséquent, les choses en étaient à ce point : M. Blair avait reproché au gouvernement de commettre un acte insigne de folie, de se livrer à un gaspillage manifeste des fonds publics. Bien plus, au dire de l'honorable ministre de la Justice (l'honorable M. Fitzpatrick), il l'avait accusé d'avoir obéi à des motifs inavouables, en faisant ce marché, objet de tant d'éloges. Le gouvernement entendait en appeler au peuple. Cela ne souffre aucun doute. Le Solliciteur général (M. Lemieux) nous l'a appris. Nous savons également que des brochures électorales étaient distribuées dans tout le pays. Le gouvernement choisissait ses candidats dans la plupart des circonscriptions et faisait tous les préparatifs d'une élection générale. Mais, s'il faut en croire les on-

dit, quelqu'un vint du Nouveau-Brunswick apprendre à mon très honorable ami que cette province n'était pas prête et qu'elle lui ferait faux-bond si l'honorable M. Blair prenait part à la lutte. Qu'arriva-t-il alors? On comprit qu'il valait mieux que l'honorable M. Blair disparut et on entama des négociations pour acheter son silence. Le gouvernement confia l'une des positions les plus élevées dont il disposait à M. Blair qui n'avait pas rétracté les accusations de folie insigne et les imputations de motifs inavouables qui retentissaient encore à ses oreilles. J'ignore quelles sont les explications que mon très honorable ami nous fournira, mais voilà ce qu'il y a lieu de dire de M. Blair. Puisque le gouvernement lui a décerné un certificat d'habileté et d'intégrité en le nommant président de la commission des Chemins de fer, tous ceux qui ont attaqué l'ex-ministre, tous ceux qui, comme le représentant de Hants, l'ont traité de fourbe et l'ont méprisé en impugnant ses motifs, n'ont que deux alternatives. Ils doivent ou élever la voix pour censurer le gouvernement pour avoir élevé l'honorable M. Blair à cette position, ou présenter des excuses à M. Blair qu'ils ont injustement attaqué.

La commission qui a été créée doit s'acquitter de fonctions judiciaires d'une très haute importance ainsi que de certains devoirs administratifs. Elle aura la haute main sur les intérêts de l'Etat et sur ceux des particuliers. Elle doit donc se composer de membres d'une grande habileté et d'une grande intégrité inattaquable. L'honorable M. Blair a reproché au gouvernement d'obéir à des motifs inavouables. Il a reproché au projet du Transcontinental d'être un pur gaspillage des deniers publics. Il n'a pas retiré une seule de ces accusations.

D'un autre côté, le gouvernement a impugné les motifs de l'honorable M. Blair. Ceux qu'il a désignés pour lui répondre l'ont dénigré de toutes manières. Ils l'ont taxé de fourberie et de trahison. Néanmoins, le gouvernement a désigné cet homme pour occuper cette importante position. En agissant ainsi, voulait-il, oui ou non, l'écarter de leur chemin dans la province du Nouveau-Brunswick et dans tout le pays? Y a-t-il dans cette enceinte ou au dehors, un homme droit qui tirerait une autre conclusion ? S'il est possible d'en arriver à un autre déduction je n'ai aucun doute que mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier), avec l'habileté et la finesse qui caractérisent ses déclarations, sera en état de motiver la nomination comme membre de cette commission d'une personne aussi hostile à la politique ministérielle relativement aux voies ferrées.

Cette commission est importante et, lorsque le gouvernement, au cours de la dernière session, nous demanda d'accorder des traitements élevés à ceux qui la composeraient, la gauche ne fit guère de résistance.

Pour ma part je n'ai pas protesté. L'opposition comprenait que ceux à qui on demanderait de devenir membres de cette commission devaient mériter un traitement assez élevé. Mais personne, j'en suis sûr, ne se doutait, lorsque la Chambre a été appelée à voter les crédits nécessaires au paiement de ces traitements, que le gouvernement donnerait comme adjoints à M. Blair, ceux qu'il lui a donnés. Je n'ai cependant, rien à dire contre aucun d'eux. L'honorable M. Bernier a fait un assez bon ministre du Revenu de l'intérieur, mais je ne crois pas qu'il possède beaucoup d'expérience dans les questions de chemin de fer, et je me permettrai de dire que l'on aurait pu trouver dans le pays d'autres personnes aussi capables que l'honorable M. Bernier et M. Mills de remplir les fonctions de membres de la commission des chemins de fer pour des traitements la moitié moindres que ceux que le parlement a votés à la session dernière. Telle qu'elle est aujourd'hui constituée, la commission ne me paraît pas avoir beaucoup de poids. A part M. Blair, les membres de cette commission possèdent-ils des connaissances spéciales en chemin de fer ? Ont-ils jamais étudié le problème des transports, et connaissent-ils tous les mystères de la comptabilité des chemins de fer ? Peut-être le gouvernement se propose-t-il d'adjoindre un quatrième membre à ce tribunal, un homme qui soit versé dans les questions de chemins de fer, qui n'ait pas seulement la théorie mais une connaisasnce pratique des questions de transport, et puisse remplir les devoirs de la charge qui lui est confiée. J'ai donc été désappointé lorsque j'ai vu la commission ainsi constituée, et je doute fort que le pays reçoive de ce tribunal tous les avantages que nous en espérions.

J'arrive maintenant à la question du chemain de fer transcontinental. Je reconnais volontiers que ce n'est pas le temps de discuter les détails du bill que le gouvernement doit soumettre à la Chambre. Je ne suivrai donc pas l'exemple de ceux qui ont proposé l'adoption de l'adresse, mais j'ai une question à poser au gouvernement, et je veux lui rappeler certaines déclarations qu'il a faites pendant la dernière session. Je demanderai donc au gouvernement de nous expliquer comment il se fait qu'il a été nécessaire de modifier les conditions de ce projet que l'on disait, à la session dernière, être le *nec plus ultra* de la sagesse politique ? Une chose que l'on ne peut nier, c'est que le gouvernement considérait, l'année dernière, la convention avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique comme équitable et juste envers cette dernière. Plus d'un ministre a fait des déclarations dans ce sens. Mon très honorable ami le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) nous a dit que le contrat était avantageux non seulement au pays mais aussi à la compagnie. Je vais citer ses paroles mêmes, car l'éloquent discours qu'il a prononcé sur cette question était très élaboré. Je lis donc dans le compte rendu des Débats de l'année 1903, à la page 9361, les mots suivants :

> Je crois qu'un marché véritablement bon est celui qui est avantageux aux deux parties, et je crois que celui-ci en est un.

Je désire de plus appeler l'attention de l'honorable premier ministre (le très honorable sir Wilfrid Laurier) sur le fait que son gouvernement a déclaré de la façon la plus claire et la plus explicite à plusieurs reprises pendant la session dernière, que la Compagnie du Grand Tronc, et les personnes dont les signatures apparaissaient au bas du contrat étaient absolument liées par les conditions de ce document dont la Compagnie du Grand Tronc connaissait tous les détails ; il y a plus, l'honorable ministre des Finances a déclaré que la Compagnie du Grand Tronc interprétait la convention de la même façon que le gouvernement. De sorte que nous avons deux propositions, la première que le contrat était très juste à l'égard de la Compagnie du Grand Tronc et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et la seconde, que les signataires de ce contrat, ceux qui représentaient la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, étaient absolument liés et ne pouvaient pas se dégager des obligations qu'ils assumaient. Voyons ce que ces honorables députés ont dit. Mon honorable ami le député de Norfolk-nord a parlé comme suit :

> Il fallait pour que ce marché fut mené à bonne fin, tout le crédit de la compagnie du Grand-Tronc, venant à la rescousse du Grand-Tronc-Pacifique. Nous n'aurions pu y arriver d'aucune autre manière. Pour soutenir le Grand-Tronc-Pacifique, il y a tout le crédit et toutes les ressources du Grand Tronc du Canada. Ces deux compagnies sont entièrement liées l'une à l'autre, ce qui nous offre un rare et heureux concours de circonstances dont le gouvernement eut été bien mal avisé de ne pas profiter. Et, en saisissant cette occasion, nous nous trouvons nous être assurés la construction d'une ligne transcontinentale à des conditions qui sont pour le moins extraordinairement favorables.

Et plus loin :

> Nous avons conclu un arrangement que nous n'aurions probablement pas pu conclure dans douze mois d'ici. Nous avons intéressé dans cette entreprise une grande compagnie qui peut-être pourrait alors voir les choses sous un jour différent, ou peut-être ne serait pas en mesure de prendre ces engagements. Il faut saisir la fortune quand elle passe.

Et mon honorable ami le ministre des Finances a dit :

> Nous signons ce contrat non pas avec des gens incapables et qui n'ont aucune responsabilité, mais avec les hommes les plus experts dans les questions de chemins de fer qu'il y ait au Canada, qui donnent toutes les garanties de bonne foi, et qui sont prêts à pousser l'entreprise plus vigoureusement qu'aucune autre compagnie ne l'a jamais fait.

Et l'honorable ministre de l'Intérieur (l'honorable M. Sifton) a déclaré—j'ai le texte de

son discours entre les mains—que les conditions de l'arrangement conclu avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique étaient infiniment plus favorables au pays que celles du marché fait avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, surtout au point de vue des intérêts du Nord-Ouest. Il a fait observer que le chemin traversait un pays plus avantageux et à une époque où les colons s'y portaient plus rapidement, et il a réussi, je crois, à convaincre les deux côtés de la Chambre que ce marché serait très avantageux à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique au point de vue financier. Il a dit aussi :

Et pourtant on voudrait nous faire croire qu'après un certain temps le Grand Tronc faillira à ses engagements et que le contrat sera lettre morte ? Que vaut cet argument ? Pourquoi le Grand Tronc prend-il part à cette entreprise ? Parce qu'il a un magnifique réseau de voies ferrées dans l'est, parce que le trafic de l'ouest prend des développements énormes, qu'il veut avoir accès là-bas et que ce chemin leur livrera passage.... Et alors ce n'est qu'en remplissant ses obligations que la compagnie pourra obtenir du trafic de l'ouest ou alimenter sa ligne occidentale. Il est donc évident que nous pouvons nous croire dans une sécurité complète et suffisamment protégés.

Et le ministre de l'Agriculture qui a parlé plus tard, après avoir eu tout le temps nécessaire pour réfléchir, a dit :

M. l'Orateur, nous avons fait un contrat bien clair et bien distinct avec une corporation possédant de grandes ressources, et qui poussera cette entreprise aussi rapidement que possible.

Et que nous a dit l'honorable ministre des Douanes (l'honorable M. Paterson)? Je suis sûr qu'il ne se souvient plus de ses paroles. Je vais les lui rappeler :

Le projet du gouvernement est fait en blanc et en noir,dûment signé par des persones responsables, par les meilleurs experts en chemins de fer qu'il y ait dans tout le monde, je crois.

Pourquoi donc le gouvernement n'a-t-il pas demandé à ces personnes responsables de remplir leurs engagements ? Car, sans entrer dans les détails du contrat, tout le monde sait que les modifications qu'on propose d'y apporter sont autant de concessions à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Si c'était signé en noir et en blanc, et si le contrat était avantageux, pourquoi le gouvernement a-t-il consenti à le faire plus mauvais ? Mon honorable ami le ministre des Douanes continue :

Nous n'avons pas traité avec des lanceurs d'affaires. Il y a deux ans, l'honorable député d'York-est (M. Maclean) déclarait que M. Charles M. Hays était la plus haute autorité du continent en matière de chemins de fer. Sir Charles Rivers-Wilson, M. Wainwright et M. John Bell, de Belleville, sont des hommes connus. Voilà les noms que nous lisons au bas du contrat.

Ce projet assure, comme je l'ai dit, la création de deux lignes de steamers, l'une sur le Pacifique qui nous donnera accès aux marchés de l'Orient, et l'autre sur l'Atlantique, qui portera aux nations les plus éloignées les produits de nos champs de l'ouest et des autres partie du pays. Voilà notre projet.

Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas mis ce projet à exécution ? Ces prophéties ressemblent beaucoup à celles que les honorables membres de la droite faisaient il y a six ans au sujet du service transatlantique rapide, et aussi aux déclarations que l'honorable premier ministre faisait à Toronto en 1897 lorsqu'il annonçait que le service transatlantique était un fait accompli.

Mais ce n'est pas tout, M. l'Orateur. Lorsque j'ai voulu faire insérer au contrat certaines conditions liant le Grand-Tronc-Pacifique, mon honorable ami le ministre des Finances s'est exprimé comme suit :

Personne dans la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'a pris d'engagements qui ne sont pas inscrits au contrat.

Ce qui veut dire que le contrat renferme tous les engagements pris par la Compagnie du Grand Tronc. Voilà ce que signifie le langage de mon honorable ami, qui a fait d'autres déclarations encore plus fortes, mais je ne les ai pas sous la main.

Et qu'a dit l'honorable premier ministre lui-même?

Je ne nie pas que la Compagnie du Grand Tronc soit au fond de l'entreprise, et si la Compagnie entreprend d'exploiter elle-même le chemin et de nous payer un loyer, tout homme intelligent doit comprendre qu'il lui faudra utiliser ce chemin si elle ne veut pas y perdre de l'argent. Pourquoi le Grand Tronc se lancerait-il dans cette entreprise s'il n'a pas l'intention de s'y dévouer.... La Compagnie ne peut pas abandoner la section de l'est, parce que si elle abandonne cette section il lui faudra abandonner celle de l'ouest. Elle ne peut faillir sur une partie du chemin sans faillir sur le tout, et conséquemment nous tenons la Compagnie, et celle-ci est obligée de remplir ses engagements.

Si cette condition du contrat ne pouvait être annulée, il en devait être de même de tout le contrat et la Compagnie du Grand Tronc ne pouvait pas éviter de remplir tous ses engagements.

Or, que s'est-il passé ? Il semblerait que vers l'époque à laquelle le gouvernement songeait à faire les élections générales, élections qu'il n'a pas ensuite osé faire ainsi que je l'ai déjà dit, on a cru qu'il était désirable que le cautionnement exigé par le contrat fût versé. Tous les journaux amis du gouvernement reçurent donc le 18 décembre le mot d'ordre d'annoncer que le dépôt avait été fait, et ces mêmes journaux ajoutèrent en commentaires que l'entreprise allait être exécutée dans son entier telle qu'elle avait été projetée, et que le cautionnement avait en réalité été versé. Voici la déclaration officielle que publiait le " Globe " de Toronto, le 19 décembre 1903 :

La Compagnie du Grand Tronc a déposé un million de louis de ses actions privilégiées, comme garantie de l'accomplissement des engagements qu'elle a pris lors de la session der-

nière, sujets à la ratification des actionnaires réunis en assemblée générale. Vu que les termes du contrat exigent que le dépôt soit fait en espèces ou en obligations du gouvernement, une législation sera nécessaire pour confirmer l'acceptation des garanties qui ont été déposées, bien que ces actions se vendent aujourd'hui à plus que le pair et que leur valeur soit incontestable.

Voilà comment le gouvernement envisageait la situation. La Compagnie du Grand Tronc était prête à procéder ; elle avait déposé non pas cinq millions de dollars en espèces mais un million de louis sterling de ses actions privilégiées, et le gouvernement, par l'entremise de ses organes dans le pays, prétendait que ces actions valaient plus que le pair.

Qu'a dit à ce propos M. Hays, l'habile gérant du Grand Tronc ? Il confirma la déclaration du gouvernement, et voici ce qu'il communiquait au principal organe libéral, le Globe de Toronto, à son arrivée au pays :

Le Grand-Tronc-Pacifique sera certainement construit, dit M. Hays. La Compagnie du Grand Tronc n'a jamais eu de difficulté à trouver l'argent nécessaire, et n'en aura pas à construire le transcontinental. Les garanties déposées valent mieux que de l'argent. La Compagnie du Grand Tronc a fait le dépôt exigé de cette manière, non parce qu'elle ne pouvait pas trouver d'argent, mais parce que cela lui convenait mieux. Nous avons retardé quelques jours, mais le temps accordé par le gouvernement était un peu court. Nous n'avons violé aucune obligation morale envers le gouvernement ou envers les actionnaires de la Compagnie du Grand Tronc. La compagnie possédait ces actions pour s'en servir et elle s'en est servie.

La construction du chemin sera commencée au printemps.

Nous nous efforcerons d'abord de relier l'est avec les grands lacs afin de faire le trafic d'été et donner en même temps à Winnipeg une communication avec l'est. Les gens de l'ouest demandent plus de chemins de fer, et nous voulons les leur donner aussi vite que possible.

Or, que veut dire tout cela ? Cela veut dire d'abord que le gouvernement a déclaré par ses membres et par la bouche des députés ministériels que le contrat avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique était non seulement parfaitement juste, mais aussi qu'il était très avantageux et profitable à la compagnie même. En second lieu le gouvernement fait déclarer officieusement par ses organes qu'à la date du 18 décembre la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique avait déposé un million de louis sterling d'actions garanties conformément à la loi, et que le gouvernement avait accepté ce dépôt. M. Hays, en parlant de ce dépôt, a dit qu'il était régulièrement fait dans les limites des pouvoirs de la Compagnie du Grand Tronc, et que la construction du chemin serait commencée ce printemps, non pas en vertu d'un contrat modifié, mais en vertu du contrat originaire que le parlement a approuvé à sa dernière session.

Que s'est-il passé ensuite? Si M. Hays et ses associés avaient déposé les garanties nécessaires, si la construction du chemin de fer devait commencer au printemps et être poursuivie avec toute la rapidité possible, comment se fait-il que le gouvernement soit allé offrir à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique des concessions qu'apparemment elle n'a jamais demandées ? Nous devons croire M. Hays, et c'est un homme digne de foi, la Compagnie du Grand Tronc n'avait pas à cette époque demandé aucune modification au contrat; elle avait déposé un million de louis en actions privilégiées, le gouvernement avait accepté ce dépôt et tout ce qui était nécesaire, disait-on, pour parfaire l'entreprise sans modification d'aucune sorte, c'était une loi confirmant le dépôt. Comment se fait-il alors que le gouvernement vienne aujourd'hui demander au parlement de faire des changements à une convention que l'on a dit dans le parlement et sur tous les toits être le meilleur acte politique que l'on pût concevoir. On a donc modifié le contrat. Je n'entrerai pas pour le moment dans le détail de ces modifications; qu'il me suffise de faire remarquer qu'elles sont une contradiction flagrante de ce qu'a dit le gouvernement pendant la dernière session, et qu'elles ont été faites d'une façon bien extraordinaire. Ce n'est pas le gouvernement qui le premier les a fait connaître au pays, mais le président de la Compagnie du Grand Tronc. C'est lui qui annonce que ce contrat si avantageux à la compagnie, ce contrat qu'elle consentait à exécuter sera modifié et que la compagnie obtient des concessions dont nous ne pouvons pas encore apprécier toute l'étendue, et qui lui ont apparemment été accordées sans qu'elle les sollicitât, si nous devons croire les déclarations de M. Hays dont j'ai déjà parlé. Vu toutes ces circonstances, je crois que l'honorable premier ministre devra donner des explications à la Chambre à ce sujet.

Si le contrat était avantageux à la Compagnie du Grand Tronc, pourquoi le gouvernement lui fait-il de nouvelles concessions ? Si la Compagnie du Grand Tronc était liée par les termes du contrat, pourquoi le gouvernement les modifie-t-il ? Pourquoi puisque la Compagnie avait déposé un million de louis en actions privilégiées, le gouvernement, ayant en mains ce dépôt, n'a-t-il pas obligé la Compagnie à remplir ses engagements ? Pourquoi le gouvernement est-il allé offrir des concessions à la Compagnie ? Ces concessions ont-elles été accordées à la demande de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ou de ses promoteurs ? Les négociations ont-elles été faites par écrit ? Si elles l'ont été, le gouvernement devra certainement les déposer sur le bureau de la Chambre. Nous avons le droit de savoir si les déclarations du gouvernement et de M. Charles Hays au cours de décembre dernier sont vraies ou non. On parlait d'élections générales à cette époque. Le Solliciteur général nous les avait annoncées. J'espère que l'ho-

norable chef du gouvernement ne dira pas qu'un honorable député si près d'être fait ministre ne savait rien. On se préparait donc aux élections. La Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique déposait les cinq millions, M. Hays donnait l'assurance que le contrat allait être exécuté sans modifications, et tous les journaux ministériels déclaraient qu'aucune modification au contrat n'était nécessaire, et que l'on n'en ferait pas.

L'honorable député d'Ontario-nord a fort à propos appelé l'attention du gouvernement sur certaines questions qui ne sont pas mentionnées dans le discours du trône. Je ne sais pas s'il a voulu blâmer ses chefs, mais il a tout de même fait remarquer que le discours du trône ne parlait pas du tarif et d'une ou deux autres questions, cette omission au sujet de la revision du tarif dans le discours d'ouverture des Chambres m'a frappé moi-même. Pour s'excuser de ne pas reviser le tarif on nous a dit il y a deux ans que les membres du gouvernement se préparaient alors à aller assister à la conférence coloniale et que pour cette raison il n'était pas à propos de faire une revision du tarif. L'année dernière l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) a annoncé dans son discours sur l'adresse qu'il ne serait pas sage de faire des changements au tarif pendant la session qui s'ouvrait, parce que la commission internationale devait se réunir et que des négociations avec les Etats-Unis pouvaient en résulter.

Ces excuses manquent cette année, à moins que l'honorable premier ministre ne vienne nous dire que le gouvernement s'attend à une nouvelle réunion de la commission. Je ne crois pas cependant que le gouvernement s'y attende, je doute même que la commission existe encore ; elle n'a pas, cependant, été régulièrement dissoute, mais il y a très longtemps qu'elle ne s'est pas réunie et elle s'est peut-être éteinte d'elle-même. Quoi qu'il en soit, le gouvernement n'offre cette année aucune excuse pour ne pas remplir les promesses importantes de plusieurs députés ministériels au sujet du tarif. A la session dernière l'honorable premier ministre, prenant une pose dramatique, et se croisant les bras sur la poitrine, se disait heureux d'être devenu libre-échangiste, après avoir commencé sa vie politique comme protectionniste, et il regrettait que tout le contraire avait eu lieu dans mon cas. Mais mon honorable ami a fait des déclarations depuis ce temps-là. Il a dit l'autre jour, à Montréal, qu'il n'était ni un protectionniste, ni un libre-échangiste, mais un homme pratique. En cela il n'est pas du même avis qu'un de ses collègues et je suis étonné que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Préfontaine) conserve son poste dans le cabinet, car il a prêché fortement la doctrine protectionniste dans la province de Québec. Je crois que l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur

M. BORDEN (Halifax).

(M. Brodeur) a fait aussi des déclarations de principes qui ne s'accordent guère avec ceux proclamés par d'autres membres du cabinet, principalement par mon honorable ami le ministre des Finances dans la campagne qu'il a faite à Yarmouth il y a quinze ou dix-huit mois. Ces déclarations sont aussi en contradiction avec la littérature électorale qui distinguent les amis du gouvernement dans l'ouest où l'on suppose qu'il existe un courant très fort en faveur du libre-échange. J'ai été assez heureux de pouvoir me procurer une copie de ce document de valeur. Je suis certain que l'honorable premier ministre en a plusieurs copies, mais au cas où il n'en aurait pas je serai heureux de lui faire tenir la mienne.

Ce document se compose pour la plus grande partie de citations tirées de mes discours et des discours prononcés par mes honorables amis dans cette Chambre, M. Pope, M. Bell, M. Northrup, M. Sproule, M. Clarke, M. Clancy, M. Blain, M. Taylor, M. Brock et M. Henderson, discours dans lesquels nous demandons pour le Canada une politique de protection adéquate aux besoins des industries légitimes du pays, et la conservation de notre marché pour ces industries. A la suite de ces citations on lit ce qui suit dans cette brochure répandue à profusion dans l'ouest :

En somme, plusieurs choses sont évidentes.

Il me ferait plaisir de voir que mes honorables amis de la droite ont enfin des vues claires sur les questions publiques, principalement sur celle-ci. C'est la première fois qu'ils en donnent la preuve depuis 1896. Les conclusions de la brochure sont divisées en paragraphes. Elles ressemblent beaucoup au programme adopté par la conférence tenue à Ottawa, et pour l'avantage de mon honorable ami, ou au moins pour lui rappeler quelle est sa politique dans l'ouest, je vais lui donner lecture de ces paragraphes :

1. Les conservateurs se sont déclarés par une résolution régulière et par leurs discours en parlement en faveur d'une protection élevée, ou d'un tarif, comme le dit leur chef M. R. L. Borden, aussi élevé que celui des Etats-Unis qui est en moyenne de 50 pour 100.

2. La politique conservatrice est la même que celle de l'Association des Manufacturiers dont le seul but est d'augmenter, au moyen du tarif, le prix de tous les articles qu'ils ont à vendre.

3. La politique libérale est directement opposée à la protection. Les journaux et les hommes politiques conservateurs le reconnaissent, et frappent sur MM. Sifton, Fielding et Fisher et autres ministres qui ont défendu vaillamment les intérêts des consommateurs.

4. L'appui donné à la politique conservatrice signifie une augmentation du prix de tous les articles manufacturés.

Je me permettrai en passant de faire observer à la Chambre que depuis que le gouvernement actuel est arrivé au pouvoir le prix de presque toutes les choses nécessaires à la vie est augmenté de 50 pour 100 au Canada.

5. L'appui donné à la politique libérale est un appui à une politique dont le but est de diminuer le prix des choses nécessaires à la vie.

6. Quoi qu'en puissent dire certaines personnes, les deux partis ont à propos du tarif une politique diamétralement opposée. Les libéraux sont en faveur d'un tarif aussi bas que possible, les conservateurs en faveur d'un tarif élevé, et tout électeur qui s'intéresse à la question fiscale ne peut conséquemment être embarrassé de savoir comment voter.

Nous sommes heureux, je dois le dire, d'avoir cette énonciation claire et distincte de la politique du parti libéral concernant le tarif, politique qu'aucun ministre n'a eu jusqu'à présent le courage de proclamer. J'espère que l'honorable chef du gouvernement ne causera pas à mon honorable ami le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) le désagrément de répudier aucune partie de ce programme, car je serais peiné si les citations que je viens de faire faisaient tomber cet honorable ministre en disgrâce auprès de son chef. J'espère donc que lorsque celui-ci parlera sur cette question, il acceptera le programme qui a été tracé d'après les conseils du ministre de l'Intérieur et qu'il expliquera au peuple canadien aussi clairement que le fait ce document ce qu'est et sera la politique libérale.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

La séance est reprise à huit heures.

M. R. L. BORDEN : Au moment de la suspension de la séance, à six heures, je parlais de l'absence de toute mention de revision du tarif dans le discours du Trône, omission qui a frappé aussi mon honorable ami le député d'Ontario-nord, et qu'il a signalée. Je regrette que l'honorable député ne soit pas à son siège dans le moment, car je voudrais lui dire qu'il s'est un peu oublié lorsqu'il a parlé de la visiste que l'honorable George E. Foster a faite l'année dernière en Angleterre, visite faite sur invitation spéciale, je crois, et pendant laquelle il a prononcé des discours en faveur de la préférence commerciale entre les différentes parties de l'empire. Mon honorable ami aurait pu se dispenser de faire du persiflage à l'adresse de M. Foster, si c'est du persiflage qu'il a voulu faire, parce que je crois que tous sans exception de parti nous devons, comme Canadiens, être fiers d'avoir vu que M. Foster était reconnu en Angleterre comme étant, après M. Chamberlain, le plus habile et le plus éloquent avocat de la grande politique de préférence mutuelle.

Le discours du Trône nous parle ensuite en termes bien singuliers d'une autre question sur laquelle je désire appeler l'attention de la Chambre à cause surtout des déclarations faites l'année dernière par l'honorable député d'Haldimand (M. Thompson). Le discours du Trône nous dit :

> Il sera présenté un bill de la milice contenant plusieurs importantes modifications à la loi actuelle, modifications rendues nécessaires par suite de l'augmentation de l'effectif et destinées à en développer l'efficacité.

Mais l'honorable député d'Haldimand qui en sa qualité de militaire d'expérience porte à cette question plus d'intérêt peut-être qu'aucun autre député à la droite de la Chambre, ne croyait pas à la dernière session que la milice s'était effectivement développée. Je cite des Débats ce qu'il a dit :

> J'ai dit qu'on nous demande de fournir l'ombre d'un cadre. Je dis maintenant que nous avons effacé l'ombre même de ce cadre. Peut-on plus longtemps appeler milice les cadres qui nous restent.

C'est ainsi que parlait l'honorable député d'Haldimand l'année dernière, et personne n'a pu lui répondre vu l'absence malheureux du ministre de la Milice alors ; mais malgré cela on nous dit que l'augmentation de l'effectif de la milice nécessite un bill. Je suis prêt cependant à donner à toute mesure que le gouvernement pourra soumettre à la Chambre, dans le but d'augmenter l'efficacité de la milice, l'appui le plus cordial possible et en parlant ainsi j'exprime les vues de ceux de mes collègues de ce côté-ci de la Chambre que j'ai pu consulter.

Il y a une autre omission frappante dans le discours du Trône. C'est l'absence complète d'aucune mention de la grande question d'autonomie provinciale, question à laquelle s'intéresse tout particulièrement la population des Territoires du Nord-Ouest. Je ne crois pas me tromper en disant que cette population est presque unanime à demander que l'on accorde aux Territoires la même autonomie provinciale qui est accordée aux provinces. Le ministre de l'Intérieur (l'honorable M. Sifton) a reconnu il y a trois ans l'importance de cette question—je ne sais pas s'il la reconnaît encore aujourd'hui, lorsqu'il écrivait à la date du 21 mars 1901 les lignes suivantes au premier ministre des Territoires :

> Je dois dire que je comprends parfaitement les difficultés de la situation dans laquelle le gouvernement et l'Assemblée législative des Territoires sont placés, et j'admets que les recommandations que vous faites dans votre lettre et dans votre mémoire concernant la nécessité d'un changement dans la situation constitutionnelle et financière des Territoires ont beaucoup de force.
>
> Sans vouloir faire pour le moment aucune déclaration positive je suis prêt cependant à dire que le temps est arrivé où la question de l'organisation des Territoires en provinces doit être sérieusement étudiée, et je crois que le meilleur moyen de s'entendre à ce sujet serait d'avoir une conférence entre des représentants de votre gouvernement et un comité du conseil représentant le gouvernement fédéral.

Cette réunion a eu lieu, je crois, et depuis trois ans le gouvernement s'occupe de cette question. Mon honorable ami d'Ontario-nord (Mr. Grant) nous a dit que le gouvernement allait s'occuper de la revision du tarif, or, si le gouvernement ne donne pas

plus vite la revision du tarif qu'il ne donne l'autonomie provinciale, il faudra bien se résigner à attendre trois années et même davantage pour l'avoir. La population du Nord-Ouest, M. l'Orateur, a les mêmes droits que celle des anciennes provinces à se gouverner elle-même. D'après le recensement et d'après les calculs que l'on a faits du nombre de colons qui sont entrés dans les Territoires l'année dernière, la population doit en être aujourd'hui de 350,000 âmes et je n'ai aucun doute que vers le milieu de l'été elle aura atteint 400,000. Pourquoi alors n'accorderait-on pas à cette population le droit de se gouverner elle-même ? Pourquoi n'aurait-elle pas le droit d'administrer elle-même son domaine, ses terres et ses mines, comme les provinces de l'est de la Confédération ? Pourquoi la population des territoires n'aurait-elle pas le droit de faire des emprunts si elle le juge à propos pour aider à la construction des chemins de fer dont elle a besoin. Le chemin que le gouvernement propose de construire est une simple ligne traversant le continent, et un chemin de ce genre ne peut être de grande utilité aux Territoires ni suffire à leurs besoins si l'on ne construit pas en même temps un nombre suffisant d'embranchements. La population de ces territoires sait très bien ce dont elle a besoin en fait de chemin de fer, et si la province de l'Ile du Prince-Edouard ou de la Colombie Anglaise qui sont de petites provinces, ou encore les provinces maritimes, ont droit d'administrer elles-mêmes leurs terres et leurs mines ; si elles ont le droit de s'endetter pour faire des chemins de fer ou autres améliorations publiques nécessaires, pourquoi une population de 400,000 âmes dans les Territoires n'aurait-elle pas le même droit ? En vertu de quels principes, pour quelle raison le lui refuse-t-on ? La législature des Territoires ne possède pas présentement le droit d'accorder une charte de chemin de fer ; elle n'administre ni ses terres, ni ses mines ; elle n'a pas le pouvoir d'emprunter ; elle ne peut accorder aucune charte, pas même aux compagnies manufacturières, de transport, de télégraphe ou d'irrigation ; c'est ce qu'a dit le premier ministre des Territoires du Nord-Ouest, et je crois qu'il dit la vérité. Il y a longtemps que le gouvernement a cette question à l'étude, mais il ne l'a pas jugée digne d'une simple mention dans ce dernier discours du Trône, bien que trois ans se soient écoulés depuis que le ministre de l'Intérieur a dit que le gouvernement s'occuperait de la question sans délai. Lorsque l'honorable député de Marquette, M. l'Orateur, citait à la session dernière, l'opinion de l'honorable premier ministre qui disait qu'il devra s'écouler encore plusieurs années avant que les Territoires obtiennent l'autonomie provinciale complète, l'honorable ministre de l'Intérieur manifestait son approbation de ces paroles en invitant la Chambre à les écouter. D'un autre côté le ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) nous a donné à comprendre—autant cependant qu'il est possible de comprendre ce qu'il veut dire quand il parle—que le gouvernement s'occuperait de cette question pendant la présente session. On regardait alors les élections générales comme imminentes, mais je ne sais pas si c'est la perspective des élections qui a provoqué cette déclaration. Dans tous les cas on nous donne le spectacle que pendant que d'un côté on cite les paroles de l'honorable premier ministre en faveur d'un délai de plusieurs années avant d'accorder l'autonomie provinciale aux Territoires, de l'autre on cite les déclarations de l'honorable ministre des Finances disant tout le contraire. J'avais cru, M. l'Orateur, que l'autonomie provinciale aurait mérité une mention dans le discours du Trône, mais il se peut que j'aie mal interprété la politique du gouvernement à propos de cette question. Examinons donc pendant quelques instants qu'elle a été l'attitude de l'honorable ministre de l'Intérieur. L'année dernière j'ai déclaré dans cette Chambre que la population des Territoires devrait avoir l'administration de ses terres et de ses mines, et j'ai apporté plusieurs raisons pour lesquelles les Territoires ne devraient pas rester plus longtemps en tutelle et continuer à être tenus en lisière par le gouvernement fédéral. J'ai indiqué certaines sauvegardes que le gouvernement pourrait prendre dans l'intérêt public lorsqu'il accordera l'autonomie complète aux Territoires.

S'il fallait quelque chose pour rendre plus évident que le gouvernement n'entend pas donner à ces territoires la même autonomie qu'aux plus anciennes provinces, on le trouverait dans les paroles dont l'honorable ministre de l'Intérieur s'est servi l'an dernier en discutant le projet du Transcontinental. Il a alors prétendu que cette entreprise ne coûterait rien à la population, puisque la vente de certains terrains des Territoires du Nord-Ouest, non réservés pour les colons, ferait plus qu'en compenser le prix total. Pour éviter toute erreur, je citerai ses paroles mêmes, qu'on trouve à la page 8931 des " Débats ".

> Sur ces 50,000,000 d'acres, divisés en sections impaires—les sections paires seront réservées aux colons—il y en a 20,000,000 ou 25,000,000 qui sont tellement éloignées de toutes voies de communications, qu'elles n'ont absolument aucune valeur monétaire. Je suis convaincu que dix ans après que ce chemin sera terminé, 20,000,000 d'acres de terre qui appartiennent aujourd'hui au gouvernement, auront acquis une valeur d'au moins $3 l'acre. Il ne peut pas y avoir de doute à ce sujet. La chose est déjà arrivée et elle se produira certainement encore. J'ai tenu à donner ces explications, pour faire voir que ce chemin de fer, loin de coûter quelque chose au pays, augmentera la valeur des propriétés de l'Etat dans une proportion suffisante pour payer quatre fois le coût du chemin.

A ce même propos il nous annonce qu'il entend soumettre à la Chambre un projet de loi concernant la vente de ces terres. Son intention bien évidente était

donc de priver irrévocablement la population des Territoires du Nord-Ouest de la libre disposition de ces terres et des minéraux qui s'y trouvent, privilège dont jouit la population de toutes les autres provinces.

Il y a un autre sujet qui aurait dû être mentionné dans le discours du Trône ; nous avons du moins le droit de nous attendre que l'honorable premier ministre nous fasse part de ses intentions à cet égard, lorsqu'il prendra la parole.

L'an dernier l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) déposa un projet de loi modifiant la loi électorale et après quelque discussion, l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) fit ce projet sien et se prononça fortement en faveur de la proposition. Il signala les maux engendrés dans tous les pays par les élections et demanda aux députés des deux côtés de la Chambre d'étudier soigneusement la question, dans le but d'arriver à nous donner une loi qui mettrait fin, autant que possible, à l'état de choses scandaleux mis au jour par les tribunaux. Voici ce qu'il disait.

> Les révélations faites par les tribunaux nous obligent d'admettre qu'il se produit dans les élections des faits que doivent regretter beaucoup les députés des deux partis ; et si nous abordons la question sans esprit de parti, avec le désir sincère d'améliorer la situation, je crois que nous pouvons arriver à quelque bon résultat.

Entre autres choses, l'honorable ministre dénonçait ce qu'il appelait le brocantage des pétitions en invalidation d'élection. Sur ce point il parla avec tant de force que je crois devoir citer ses paroles mêmes.

> Ce brocantage de pétitions en invalidation d'élection paraît prendre les proportions d'un scandale public, mais d'un autre côté une bonne moitié de ces pétitions est présentée sans fondement, il n'y a pas de mal à les retirer. Mais avec une bonne administration de nos lois électorales, nous pourrions faire disparaître une bonne partie des scandales et des ennuis actuels. Mettant de côté tout esprit de parti, nous devrions faire quelques tentatives dans cette voie, et si nos honorables amis de la gauche voulaient nous appuyer, nous serions heureux de les rencontrer en comité pour travailler de concert à opérer une réforme dans la loi, non seulement dans les limites assignées par l'honorable député de Norfolk-nord, mais en allant au delà et de manière à assurer l'honnêteté des élections.

J'appuie l'attitude prise par l'honorable ministre dans cette circonstance, mais je constate avec regret qu'il n'en est pas question dans le discours du Trône. A l'heure qu'il est rien ne nous fait voir que le gouverenement ait l'intention de s'occuper de cette question importante.

Une autre question dont les honorables députés de la droite parlaient autrefois avec jubilation, est complètement ignorée dans le discours du Trône. Est-elle tellement vieille que l'honorable premier ministre l'ait complèrement oubliée ? Il fut un temps où le parti ministériel se vantait d'avoir résolu le problème d'un service transatlantique rapide de manière à faire rougir de honte le parti conservateur. La droite était plus loquace qu'aujourd'hui sur cette question, quand l'honorable ministre du Commerce et ses collègues nous exposaient avec complaisance tout ce qu'avait accompli le gouvernement.

Aujourd'hui, la question paraît si peu importante qu'on ne la mentionne même pas dans le discours du Trône. L'an dernier, l'honorable directeur général des Postes (sir Wm Mullock) se félicitait et félicitait le gouvernement de ce que rien n'avait été fait pour nous assurer un service transatlantique rapide. Mais il y a quelques années, il ne parlait pas sur ce ton. Se rappelle-il le jour où il agitait devant un auditoire de Toronto cette fameuse dépêche du ministre des Finances ? Se rappelle-t-il qu'il disait en cette circonstance :

> J'ai reçu aujourd'hui même de mon ami et collègue, M. Fielding, le ministre des Finances, un télégramme qui dit : " Peterson a fait aujourd'hui le dépôt exigé par le contrat ."

Le discours du Trône de cette année nous annonce aussi que le Grand-Tronc-Pacifique a fait le dépôt exigé par le contrat. Je souhaite que ce dernier dépôt ait des résultats plus tangibles que le précédent, car trois ou quatre ans plus tard le gouvernement renonçait à cette garantie, et l'année suivante on nous demandait de voter une somme suffisante pour remettre le dépôt avec intérêt. A cette même assemblée l'honorable premier ministre est allé encore plus loin. Voici ce qu'il disait :

> Je me réjouis de voir l'évidente satisfaction avec laquelle l'auditoire accueille la nouvelle que le projet n'est pas tombé à l'eau, mais sera mis à exécution. Je n'ignore pas que dans certains quartiers ce projet de transporter les voyageurs, n'était pas vu d'un bon œil, mais permettez-moi de vous dire, que si jamais il y a eu une idée patriotique, au Canada, c'est bien celle de transporter entre l'Europe et l'Atlantique, non seulement les marchandises, mais aussi les voyageurs. Nous pouvons le faire, nous devons le faire et il n'y a plus de doute que nous le ferons.

Pour rafraîchir la mémoire de mon honorable ami, j'ajouterai qu'il a prononcé ce discours le 7 octobre 1897, il y a six ans et demi. En cette circonstance, il avait été éloquent ; ce discours nous rappelle même certains passages de celui qu'il a prononcé l'an dernier en soumettant à la Chambre le projet du chemin de fer transcontinental. Je ne crois pas que l'an dernier il se soit élevé à de plus grandes hauteurs que dans ce discours par lequel il nous annonçait que ce service transatlantique rapide allait devenir un fait accompli.

Mais qu'est-ce qui a été fait depuis ? Il est passé beaucoup d'eau sous les ponts, depuis ; la guerre des Boers a eu lieu et s'est terminée, mais rien n'a été fait pour un service rapide sur l'Atlantique. Qu'est-ce que le gouvernement se propose de faire ? A-t-il l'intention de s'occuper de cette question, si

importante, non seulement pour les provinces maritimes, mais pour toutes les provinces du Canada ?

L'honorable député d'Ontario-nord (M. Grant) a fait remarquer, sans vouloir en faire un reproche au gouvernement, qu'il n'était pas question dans le discours du Trône de compléter l'œuvre de la Confédération en y amenant l'île de Terre-Neuve. Je le félicite du courage dont il a fait preuve en signalant cette omission. Cette attitude est digne de la haute estime que j'ai toujours eu pour lui. On a appelé Terre-Neuve "la sentinelle du Saint-Laurent". J'aimerais qu'on pût dire "la sentinelle du Canada", dans le Saint-Laurent, en faisant de cette île une partie de la Confédération canadienne dont nous sommes si fiers.

Au cours du débat sur l'adresse en réponse au discours du Trône, l'an dernier, je disais qu'il serait à l'honneur de ce pays de prendre l'initiative d'entamer des négociations avec le gouvernement impérial pour régler une fois pour toute cette irritante question des droits de la France sur les rives de Terre-Neuve et de soumettre ensuite aux habitants de cette colonie des proposition acceptables pour les engager à faire partie de la Confédération canadienne. Il y a quelque temps, il a été question dans les journaux que certaines démarches avaient été faites dans ce sens, mais il n'en est pas fait mention dans les journaux. J'espère que le gouvernement n'est pas resté inactif et que l'honorable premier ministre sera en mesure de nous donner des renseignements sur cette très importante question.

J'ai déjà dit un mot de la haute commission mixte. L'an dernier, l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) avait déclaré que cette commission se réunirait probablement de nouveau dans un avenir prochain. Cette déclaration n'a jamais été contredite, et j'aimerais à entendre l'honorable premier ministre nous dire où nous en sommes sur cette question. La commission existe-t-elle encore, et doit-elle se réunir de nouveau ? L'honorable premier ministre a assez de mémoire pour se rappeler le temps où il reprochait au gouvernement conservateur son impuissance d'arriver à une entente avec les Etats-Unis sur une foule de questions de la plus haute importance pour les deux pays. Il n'a certainement pas oublié qu'un jour un député de l'opposition est allé à Washington dire au gouvernement des Etats-Unis que celui-ci pourrait obtenir des conditions plus avantageuses quand l'honorable premier ministre actuel serait au pouvoir.

J'ignore si la rumeur était vraie ou fausse, mais je sais que nos adversaires parlaient avec complaisance de ce qu'ils feraient, si l'administration des affaires du pays leur étaient confiée.

A plusieurs reprises l'honorable premier ministre a avoué à la Chambre qu'il avait changé d'idée et il est maintenant convaincu que les Etats-Unis n'ont que leur propres intérêts en vue et qu'un avantage que le Canada aurait à leur offrir aurait plus d'influence pour amener un heureux résultat que toutes les belles façons que l'honorable premier ministre du Canada pourrait faire à nos voisins.

Il est évident que l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) n'a pas renoncé à ses anciennes illusions, car, il y a quelques semaines à peine, il déclarait à Toronto qu'une des raisons qui pourraient nous décider à adopter une politique de préférence commerciale entre les différentes parties de l'empire, c'est que cette politique pourrait éventuellement nous obtenir la réciprocité avec les Etats-Unis. Pour ma part, M. l'Orateur, je considère que cette question de commerce de préférence mutuelle entre les différentes parties de l'empire doit être envisagée à un point de vue plus élevé. Nous devrions l'étudier et la discuter avec l'espoir que l'établissement de relations commerciales plus étroites entre les colonies et possessions britanniques et la mère-patrie aura pour résultat de resserrer les liens qui unissent toutes les parties de l'empire. Et même si on examine la question au point de vue purement matériel, l'honorable ministre du Commerce et l'honorable premier ministre devront admettre que notre marché est en Angleterre et non aux Etats-Unis. C'est pourquoi je diffère entièrement d'opinion avec l'honorable ministre du Commerce quand il déclare que nous ne devons accepter une politique de préférence commerciale entre les différentes parties de l'empire que comme un moyen d'obtenir la réciprocité avec les Etats-Unis.

Passons maintenant à une autre question qui se rattache à celle de la haute commission mixte et au sujet de laquelle l'honorable premier ministre a fait plusieurs déclarations non seulement dans cette Chambre, mais dans plusieurs autres circonstances en dehors de cette enceinte. Il se dit en faveur d'une plus grande liberté pour la négociation de nos traités. Si je le comprends bien, il réclame pour le Canada le droit absolu de négocier ses propres traités avec tous les autres pays, et il ne veut pas que ce droit puisse être restreint ou rendu illusoire par une influence impériale quelconque.

Or, mon honorable ami n'a pas toujours été de cet avis, car lorsque durant la dernière session, et la session précédente, je crois, j'ai prétendu que le gouvernement fédéral, en opposant son veto à certaines lois votées par la législature de la Colombie Anglaise, ne considérait pas exclusivement l'intérêt du pays, il donna comme excuse que cette attitude du gouvernement était dictée par les intérêts de l'empire. Je n'ai jamais prétendu méconnaître les intérêts de l'empire, mais je faisais remarquer, à cette occasion, que cette même loi revoquée dans la Colombie Anglaise, avait reçu la sanction impériale dans d'autres possessions de l'empire. Je suis en faveur de toute augmentation d'attri-

bution nécessaire au développement de notre vie nationale. Mon honorable ami considère la liberté dont nous jouissons comme un cadeau qui nous aurait été fait; je la considère plutôt comme un droit de naissance. Il dit qu'il a accordé la préférence à la mère patrie en reconnaissance du précieux don de la liberté que nous en avons reçu. Je prétends que cette liberté n'est pas un don, mais un héritage et les pouvoirs plus étendus qui nous avons acquis dans la négociation des traités ne sont pas non plus un don, mais un héritage qui nous revient graduellement avec le développement du pays.

Mon honorable ami ignore-t-il qu'en 1871 sir John Macdonald avait été nommé commissaire pour négocier un traité avec Washington ? Ne sait-il pas que depuis 1880 le Canada n'a jamais été compris dans aucun traité sans avoir été consulté? Nous devons cela à l'initiative de Sir Alexander Galt. L'honorable premier ministre ne sait-il pas que depuis, sir Alex. Galt et sir Charles Tupper ont négocié des traités avec l'Espagne et la France? A-t-il oublié qu'en 1888, sir Charles Tupper est allé à Washington avec le titre de commissaire canadien et que dans la haute commission mixte, sur les cinq commissaires du Canada, quatre étaient des Canadiens ? L'honorable premier ministre cherche à jeter de la poudre aux yeux avec cette affaire.

Le règlement de la question de la délimitation de la frontière de l'Alaska—que je ne discuterai pas ce soir, parce que nous n'avons pas les documents officiels—a eu, sous certains rapports, des résultats désastreux pour ce pays, et a causé beaucoup de mécontentement, et mon honorable ami, dans un moment d emauvaise humeur, ou pour détourner l'attention publique de la question en jeu, a prétendu que le Canada devrait avoir plus de latitude pour négocier ses traités.

Je ferai remarquer à mon honorable ami, que dans les négociations avec les Etats-Unis pour délimiter la frontière de l'Alaska, tout était laissé au Canada. On a nommé une commission dans laquelle il y avait quatre commissaires canadiens et un commissaire anglais—lord Herschell; cette commission était investie de pleins pouvoirs pour négocier la délimitation de la frontière de l'Alaska. L'honorable premier ministre peut-il dire qu'il s'est opposé à la présence de lord Herschell dans cette commission ou que ce dernier a gêné les négociations ou a contrecarré l'action des commissaires canadiens?

Je ne crois pas qu'il ose prétendre cela, et je vais dire pourquoi. Lorsqu'en vertu du traité de l'Alaska il s'est agi de nommer une commission, c'est lui-même et son gouvernement qui ont demandé qu'il y eut au moins un commissaire anglais, lord Alverstone, le juge en chef d'Angleterre. Assurément, si le gouvernement canadien demandait un commissaire anglais dans une commission de trois membres, il ne peut pas se plaindre de la présence de lord Herschell dans la commission de Washington.

L'an dernier, il m'a reproché d'avoir dit que le gouvernement canadien aurait dû demander au gouvernement impérial la nomination de trois commissaires canadiens. Il voyait dans cette proposition un blâme à l'adresse de lord Alverstone. Je l'ai nié alors et je le nie encore. Ce n'est pas insulter lord Alverstone, de dire que dans un traité qui concerne de si près les intérêts du Canada, dont les détails sont beaucoup mieux connus ici que partout ailleurs, les négociations fussent confiées à trois commissaires canadiens, surtout quand l'Angleterre elle-même nous y invitait. Je ferai aussi remarquer, en passant, que l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) qui a dit des choses très sensées sur cette question devant le "Canadian Club," d'Ottawa, a admis qu'il n'aurait pas considéré comme révolutionnaire de demander la nomination de trois Canadiens. C'est aussi mon opinion.

Mais, pour revenir à la question, voyons ce qui a eu lieu devant la haute commission. L'honorable premier ministre a déposé sur le bureau de la Chambre le protocole adopté par les commissaires canadiens et anglais, et d'après ces documents, la première question discutée a été celle de la frontière de l'Alaska. Il réclame pour le Canada le droit de faire ses propres traités ; mais dans cette circonstance le Canada n'avait-il pas la plus entière liberté de négocier ce traité ? J'ai ici les protocoles cités par mon honorable ami, il y a deux ou trois ans, et ils font voir que la première question discutée entre les commissaires des deux pays, est justement celle-là. Quels pouvoirs plus étendus peut-on demander, que ceux que nous conférait cette commission ? Après de nombreux délais, de longues discussions, l'honorable premier ministre et ses collègues ont remis au bureau des affaires étrangères d'Angleterre les pouvoirs qui leur avaient été conférés dans cette question. Comme les commissaires des deux parties en cause ne pouvaient arriver à une solution, ils ont demandé à remettre l'affaire entre les mains du bureau des affaires étrangères. C'est ce qui a été fait. Au cours des négociations—j'ignore si c'est devant la commission, ou un bureau des affaires étrangères, les Etats-Unis ont demandé à l'Angleterre d'apporter certaines modifications au traité Clayton-Bulwer. Quelle fut l'attitude du gouvernement sur cette demande ? Je ne répéterai pas les propres paroles de lord Lansdowne que j'ai ici, et que j'ai citées l'an dernier. Je me bornerai à dire que ces paroles de lord Lansdowne, autant qu'il est permis de les interpréter, veulent dire que tant qu'un arrangement n'aura pas été conclu pour le règlement de cette question de frontière entre les deux pays, le gouvernement anglais ne voyait pas de possibilité de se rendre à la demande du gouvernement américain, relative au traité Clayton-Bulwer. Telle est,

en substance, la réponse de lord Lansdowne, et si mon honorable ami ne l'admet pas, je suis prêt à citer ses paroles de nouveau et à en laisser la Chambre juge.

On pourrait croire qu'en une telle occurrence, le moins que pouvait faire le gouvernement canadien était d'appuyer énergiquement et chaleureusement le gouvernement de la mère patrie. Est-ce là ce qui a eu lieu? Pas du tout. Quand nous avons appelé l'attention de l'honorable premier ministre sur cette question il a répondu que le Canada n'était pas directement intéressé dans le traité Clayton-Bulwer et qu'il n'y avait pas de raison de retarder la modification de ce traité jusqu'à ce que les Etats-Unis eussent consenti à un règlement raisonnable de la question de la frontière de l'Alaska. Je crois que mon honorable ami a perdu là une belle occasion. Le Canada n'est-il pas directement intéressé au percement de l'isthme? Pourquoi considère-t-on que les Etats-Unis ont dans cette entreprise des intérêts directs et importants ? Parce que ce pays a des possessions considérables sur l'Atlantique et sur le Pacifique et qu'il espère obtenir, dans un avenir rapproché, une part considérable du commerce avec l'Orient. Mais le Canada n'est-il pas exactement dans le même cas ? n'avons-nous pas de grandes possessions sur l'Atlantique et sur le Pacifique et l'honorable député d'Ontario-nord n'a-t-il pas décrit cet après-midi, en termes éloquents, la part qui doit nous échoir dans le commerce de l'Orient ?

Quoi qu'il en soit, le traité Clayton-Bulwer fut dénoncé, et cela semble-t-il, avec l'approbation de ce gouvernement, sans qu'il ait rien tenté pour obtenir du même coup le règlement de la question de frontière de l'Alaska.

Ensuite, il s'est agi d'un traité spécial pour le règlement de cette question. J'ai traité cette question assez au long l'an dernier et je n'y reviendrai pas à présent. Il y a cependant une ou deux dépêches que je tiens à signaler à la Chambre. Dans la bibliothèque du parlement, il y a des correspondances sur cette question qui n'ont pas encore été produites devant la Chambre, mais qui ont été publiées par le gouvernement anglais. C'est de cette correspondance que j'extrais les citations qui vont suivre. Il y a d'abord une dépêche de ce gouvernement, au bureau colonial, en date du 13 janvier 1903, qui, entre autres choses, dit :

> Au sujet de votre dernière proposition relative au traité de la frontière, que vous m'avez communiquée, mes ministres se déclarent satisfaits des questions qui devront être soumises au tribunal, mais ils ont encore les mêmes objections à la composition du tribunal projeté, et avant de l'accepter, ils espèrent que de nouvelles démarches seront faites pour obtenir que les questions soient soumises, soit à un tribunal d'arbitrage, composé en partie de jurisconsultes indépendants, n'étant pas sujets d'un des deux pays, tel que proposé dans ma dépêche de novembre 1901, à M. Chamberlain, soit au tribunal de La Haye.

M. BORDEN (Halifax).

Et encore, à la page 44 de la correspondance publiée, se trouve le traité dont le dernier article se lit comme suit :

> La présente convention sera ratifiée par Sa Majesté britannique et par le Président des Etats-Unis, par et avec le conseil et le consentement du Sénat et les ratifications seront échangées à Londres ou à Washington, aussitôt que la chose pourra se faire.

Je me permettrai de faire remarquer à mon très honorable ami qu'après les assurances répétées qu'il avait données à la Chambre et au pays, de ne rien abandonner de l'attitude qu'il avait prise pendant les négociations de la haute commission mixte—j'ai ici ses propres paroles—il est pour le moins étrange qu'il n'ait pas pris les mêmes précautions que sir John A. Macdonald en 1871, en exigeant que ce traité fût soumis à la ratification du parlement canadien, comme il était soumis à celle du Sénat américain. Sur ce point l'honorable premier ministre avait pris un engagement formel. Voici ce qu'il disait :

> Je ne puis dire qu'une chose, c'est que sur ce point nous avons l'approbation du peuple canadien, en général, et que cette attitude que nous avons prise, nous devons la maintenir et nous la maintiendrons jusqu'au bout.

Quelle était cette attitude? Elle était que le gouvernement ne consentirait pas à soumettre la question à un tribunal composé d'arbitres en nombre égal de chaque côté, mais qu'il exigerait un arbitre en plus pour obtenir une décision finale.

Quant à ce qui concerne la composition du tribunal, j'ai proposé de nommer trois Canadiens, et j'ai fait cette proposition parce que nous avions par devers nous la dépêche du bureau colonial, du 26 février, dans laquelle on laissait à ce gouvernement, en termes aussi clairs que possible, la plus entière liberté dans la composition de ce tribunal. Je citerai ce passage de la dépêche qui est très important :

> Le gouvernement de Sa Majesté a donc à choisir entre la rupture définitive des négociations et l'acceptation des représentants américains déjà nommés, à qui on adjoindrait, de notre côté, des hommes qui répondront aux nouvelles conditions qui se présentent. On croit que la rupture des négociations serait un bien fâcheux contretemps pour les intérêts du Canada, et qu'il vaudrait mieux laisser faire l'enquête, dans l'espoir que les intérêts du Canada ou de l'Empire n'auront pas à en souffrir, vu que, même en cas d'insuccès pour nous, des renseignements de la plus haute importance sur des points controversés en sortiront. Ces renseignements, mis devant le public, pourront faciliter plus tard un règlement équitable de la question.

Je ne discute pas en ce moment le résultat des travaux de la commission, résultat que le pays a considéré comme malheureux.

Quand au plaidoyer de l'honorable premier ministre en faveur d'une plus grande liberté de traiter, je ne vois pas quelle plus grande latitude pourrait être accordée à la Confédé-

ration canadienne, que celle qui nous fut conférée quand l'honorable premier ministre et trois de ses collègues ont été nommés membres de cette commission avec plein pouvoir de la régler.

Mon honorable ami s'inquiète du rôle que pourrait jouer le ministère des Affaires étrangères dans les questions de cette nature, mais si on tient compte des pouvoirs qui lui ont été conférés dans cette affaire, il n'a pas le droit de prétendre que dans l'affaire de la frontière de l'Alaska, le Canada ait eu à subir la pression du gouvernement anglais.

Le Canada a le droit d'être consulté sur tous les traités dans lesquels ses intérêts sont en jeu. Je suis aussi partisan de cette doctrine que l'honorable premier ministre ou qui que ce soit dans cette Chambre. Mais quand nous parlons de faire des traités indépendants n'oublions pas que c'est le roi qui fait les traités et qu'il les faits sur les conseils de ministres responsables. N'oublions pas que lorsqu'un traité est violé et qu'il faut déclarer la guerre, c'est encore le roi qui la déclare, toujours sur l'avis de ministres responsables. Rappelons-nous que lorsque la paix est heureusement rétablie, c'est toujours le roi qui la proclame, sur l'avis de ministres responsables.

Je considère que les intérts canadiens peuvent être sauvegardés, sans qu'il soit nécessaire de se départir de cette règle constitutionnelle. Il me semble que nos intérêts étaient protégés par les pouvoirs accordés au gouvernement lors de la nomination de quatre commissaires à Washington. Tout en étant disposé à appuyer mon très honorable ami dans la revendication de toute liberté de traiter nécessaire à l'entier développement de notre vie nationale, je ne suis pas prêt à demander une chose que je ne comprends pas et que l'honorable premier ministre n'a pas expliquée clairement.

Avant de terminer je désire revenir sur un sujet que j'ai déjà traité—l'attitude du gouvernement sur les modifications à la loi concernant le chemin de fer transcontinental d'abord, puis la nomination de M. Blair à la présidence de la commission des chemins de fer. Mon très honorable ami se rappelle-t-il les paroles qu'il prononçait l'an dernier quand il disait :

> A la première de ces objections, à ceux qui trouvent à redire à la construction immédiate de ce chemin, et qui sont d'avis qu'il faudrait attendre et remettre à plus tard, qu'il faudrait s'arrêter, réfléchir, étudier et méditer, qu'il me suffise de répondre que ce n'est pas le moment de délibérer, mais d'agir. Voici le flot qui nous apporte la fortune, si nous le laissions passer il se pourrait qu'il ne revînt pas et que l'avenir de la nation, aujourd'hui si plein de promesses, se chargeât de nuages. Nous ne saurions différer, parce que l'heure ne souffre pas de retard et qu'à cette époque de merveilleux développement le temps perdu l'est doublement.

Maintenant que cette transaction a été complétée par la signature du contrat, maintenant que le gouvernement qui était partie à la convention est légalement lié, maintenant que les directeurs de l'entreprise ont déclaré que le chemin serait construit, maintenant qu'ils ont déposé un million de louis sterling comme garantie, maintenant qu'ils ont déclaré par la bouche de leur président que les travaux seraient exécutés au printemps, sans modifications, comment se fait-il que l'honorable premier ministre vienne leur dire : " Attendez, attendez que nous nous présentions devant le parlement pour vous obtenir de nouvelles concessions." Qu'est devenu le flot de la fortune dont il nous parlait l'an dernier ? Aujourd'hui tout cela est oublié et il se hâte de convoquer le parlement pour apporter de nouvelles modifications au projet.

A la même époque il disait encore :

> Notre devoir, le voilà. Il nous commande, il nous presse. Ce n'est pas demain, c'est aujourd'hui, à cette heure, à l'instant même qu'il faut agir. Plaise à Dieu qu'il ne soit pas déjà trop tard, que notre trafic n'ait pas encore pris d'autres voies, qu'un concurrent toujours en éveil n'ait pas profité du temps que nous passons à délibérer, pour s'emparer du trafic qui devrait plutôt revenir à ceux qui reconnaissent le Canada comme leur pays natal ou leur pays d'adoption.

Alors, il fallait absolument se hâter, mais aujourd'hui sa devise est : " Attendez, attendez que nous nous présentions de nouveau devant le parlement, avec un projet virtuellement nouveau, et que nous fassions stipuler que le chemin, au lieu d'être terminé en 1908, ne le sera qu'en 1911." Aujourd'hui, il nous crie : " Attendez, attendez que je fasse modifier le contrat de manière à retarder de trois ans le parachèvement du chemin.

L'an dernier, il trouvait des accents chaleureux pour nous demander de ratifier le projet. Il nous disait :

> Je puis m'adresser avec confiance au jugement de la Chambre et lui demander de ratifier avec joie et enthousiasme le contrat que j'ai l'honneur de lui soumettre.

Je suppose que l'honorable premier ministre va nous demander d'accueillir avec plus de joie, plus d'enthousiasme encore, les amendements qu'il soumettra bientôt à la considération de la Chambre. Je ne crois pas que nous soyons tous disposés à accepter avec une joie délirante les nouvelles concessions qu'il nous demande de faire à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Il est possible que parmi les honorables députés de la droite qui déclaraient l'an dernier que ce projet était d'inspiration divine, il s'en trouve quelques-uns qui soient prêts à déclarer que dans l'intérêt du pays, il faut absolument modifier le contrat en accordant plus d'avantages au Grand-Tronc-Pacifique. Je suppose que telle est l'attitude que vont prendre nos honorables collègues de la droite; mais, laissant cela de côté, dans quelle portion a dû se trouver l'honorable premier ministre quand il est allé offrir la présidence de la commission des chemins de fer à mon ami M. Blair ? Que s'est-il dit dans cette

entrevue ? Rien n'en a transpiré au dehors, et nous en sommes réduits aux suppositions. Je m'imagine donc que l'honorable premier ministre a dû adresser à l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux quelques paroles comme celles-ci : Monsieur, vous avez soupçonné les motifs qui nous faisaient agir, vous avez déclaré qu'ils n'étaient pas dignes, vous avez dénoncé avec véhémence notre grand projet de transport, que nous considérions comme indispensable au salut de ce pays. Vous l'avez ridiculisé, vous avez prétendu qu'il avait été conçu dans un accès de folie, dans une crise hystérique. Avec l'autorité d'un spécialiste en matière de chemin de fer, vous avez déclaré que ce projet était un gaspillage scandaleux, inutile et injustifiable des deniers publics ; partant, nous avons la ferme conviction que dans l'intérêt du pays, vous êtes la personne la mieux qualifiée pour occuper la présidence de cette grande commission. Si par modestie, M. Blair a fait mine d'hésiter quelque peu, l'honorable premier ministre a pu ajouter : Cette nomination est d'autant plus opportune que nous avons aussi déclaré que vous agissiez en vertu de motifs indignes et inavouables, puisque nous avons prétendu que vous avez remis votre portefeuille parce que nous avons craint de vous confier la direction d'une entreprise comportant une dépense si considérable des deniers publics, parce que vous êtes un homme à vues étroites, un petit esprit, un caractère fourbe qui se laisse guider par ses passions, un homme indigne de dénouer les cordons des souliers du premier ministre. Par conséquent, vous possédez à un degré éminent toutes les qualités requises pour agir comme président de ce haut tribunal.

Pour qu'on ne me taxe pas d'exagération, je citerai les paroles mêmes de mon honorable ami de Hants (M. Russell) :

Il est à présumer que de simple divergences d'opinion n'auraient pu lui faire mettre tant de férocité dans son attaque contre son leader, ne lui aurait pas fait commettre le faute de railler l'homme que notre pays est fier d'honorer et que l'honorable député pourrait fort bien se considérer honoré de servir.

Je présume que le premier ministre, après avoir dûment pesé toutes ces choses, a dû s'arrêter à la conclusion suivante : Cela étant, vous êtes celui que ses qualités éminentes désignent à la présidence de ce haut tribunal qui, plus que tout autre peut-être, devra voir à la protection des droits et même de la vie des gens. Tel est le thème que ces deux honorables messieurs ont dû développer au cours de leur entrevue ; s'il en est autrement, mon honorable ami est tenu de faire connaître au pays ce qui s'est passé, d'exposer les motifs d'une telle nomination, car tant que ce point ne sera pas élucidé, le public, étant donné les coups qu'ont échangés M. Blair et ses ex-collègues, s'étonnera toujours qu'on ait porté l'ancien ministre des Chemins de fer à la présidence de ce haut tribunal qui est si intimement lié au bien-

M. BORDEN (Halifax).

être du pays. Je vous demande pardon, M. l'Orateur, et je prie également la Chambre de vouloir bien me pardonner la longueur de mes observations, et je reprends mon siège dans l'espoir que le premier ministre saura nous fournir des explications susceptibles de reduire à néant toutes les rumeurs qui ont jeté un désarroi si profond au sein de notre population.

Sir WILFRID LAURIER : M. l'Orateur, bien que le chef de l'opposition se soit efforcé de faire du sarcasme en traitant certain sujet sur lequel il est revenu plus d'une fois au cours de ses observations, j'aurais cependant mauvaise grâce, malgré la divergence de nos opinions sur un certain nombre des questions qu'il a traitées, de me plaindre de la forme et du fond du discours de mon honorable ami. Je ferai d'abord justice d'une de ses critiques ; elle n'a guère d'importance, mais autant vaut en disposer tout de suite. Je veux parler de la convocation du parlement à cette époque tardive de la saison. Pourquoi, demande mon honorable ami, n'a-t-on pas assemblé le parlement plus tôt ? Je me crois en mesure de fournir à ce propos des explications claires et suffisantes. Si le mot " suffisantes ", a suscité de nombreux débats, il a néanmoins un sens plus précis sur mes lèvres que lorsque mon honorable ami l'applique à son dada favori de la protection. Le chef de l'opposition a fait observer que l'ouverture tardive de la dernière session était due à des raisons que j'ai exposées dans le temps ; mais ces raisons n'existent plus aujourd'hui, car si l'état de ma santé laissait à désirer l'an dernier, il me fait plaisir de dire qu'il en est tout autrement aujourd'hui. Qu'on me permette de remercier mon honorable ami des bonnes paroles que ce sujet lui a inspirées, et de le féliciter de ce qu'il sait toujours s'acquitter de sa tâche avec une courtoisie qui sied bien à notre système parlementaire. Mon honorable ami nous a rappelé que la dernière session s'est ouverte à une époque tardive. Le leader de la gauche nous avait donné à entendre que si la gouvernement devait déposer certains projets de loi, il faudrait s'attendre à une longue session, et que si on en exigeait l'adoption, la prorogation ne pourrait avoir lieu qu'à l'époque où la neige couvrirait déjà toutes les cimes. Nos adversaires, force m'est de l'avouer, ont tenu parole. Ils sont invariablement fidèles à leurs promesses——

Quelques DEPUTES : Très-bien ! très-bien !

Sir WILFRID LAURIER : Chaque fois qu'il s'agit de faire de l'obstruction.

Quelques DEPUTES : Très-bien ! très-bien !

Sir WILFRID LAURIER : En effet, à l'époque de la clôture, la neige blanchissait déjà le sommet des montagnes, et si la session se fût prolongée de quelques semaines

encore, nous ne serions partis d'ici que lorsque les vallées se couvrirent de leur blanc linceul. Il n'y a pas encore cinq mois que la dernière session est terminée. Nos honorables amis devraient nous donner un peu le temps de respirer. La plupart des membres de cette Chambre sont engagés dans les affaires, obligés de gagner leur vie, de vaquer à leurs occupations, et ils n'ont pas trop de cinq mois entre deux sessions pour surveiller leurs propres intérêts. A en croire mon honorable ami, il y aurait lieu de craindre que la présente session retint les membres du parlement jusqu'à une époque où il vaudrait mieux pour eux consacrer leurs soins à leurs propres affaires. Il existe pourtant un moyen d'obvier aux inconvénients qui peuvent naître de la réunion tardive des Chambres : c'est de faire en sorte que la prorogation ait lieu de bonne heure. Que mon honorable ami ne mérite jamais le reproche qu'il a adressé à l'honorable député d'Ontario-nord (M. Grant), que les discours ne soient pas trop longs, que l'éloquence ne coule pas à trop grand flot, et nous aurons une session qui ne durera ni huit ni cinq mois, mais une session qui permettra à chacun de nous d'aller respirer l'air pur de la campagne au joli mois de juin.

Passant à un autre sujet, mon honorable ami (M. Borden) a renoncé au sarcasme pour donner dans la plaisanterie—il faut dire que la plaisanterie est à l'état épidemique dans les rangs de la gauche. Il s'est permis de plaisanter au sujet du résultat des élections partielles. Le ciel me garde de troubler sa joie comme celle de ses partisans ! S'ils sont satisfaits, pourquoi ne le serions nous pas également ? Douze élections ont eu lieu : celles de Westmoreland, de Rouville, de Gaspé, de Queen's, I.P.-E., de Saint-Jean, N.-B., de Kamouraska, de Montmagny, de Saint-Hyacinthe, de Saint-Jacques, d'Hochelaga, de Bruce-est et de Lambton-est ; les conservateurs en ont remporté trois et perdu neuf. Si leur joie ne connaît plus de bornes, cela provient sans doute de ce qu'ils n'ont pas essuyé douze défaites, de ce qu'au lieu de les anéantir tout à fait, l'avalanche les a tout simplement ensevelis sous ses débris. Ils se voient déjà portés au pouvoir par le flot de la réaction conservatrice. Loin de moi la pensée de troubler leur bonheur : qu'ils s'en donnent tout leur content ! Ils font bien de se réjouir dès à présent, car jamais plus, je le crains, ils n'en auront l'occasion. Après les élections, il serait trop tard ; laissons-les donc profiter en paix du moindre sujet de réjouissance qui semble leur échoir.

Mais ou donc est-elle cette réaction conservatrice ? Où est aujourd'hui le parti conservateur ? La province de Québec étant la seule dont je puisse parler en parfaite connaissance de cause, je dois dire qu'on n'y voit plus de trace du parti conservateur ; on y trouve un parti nouveau, le parti protectionniste. Les conservateurs de vieille roche, gens qui se glorifiaient à juste titre de leurs croyances politiques, ont complétement disparu ; on a vu surgir à leur place des protectionnistes. On a trouvé une désignation nouvelle. Qu'importe le nom ? Donnez un autre nom à la rose, elle n'en gardera pas moins son délicieux parfum ; mais il n'en est pas de la rose comme du parti conservateur. Celui-ci s'est essayé à un jeu nouveau ; honteux de sa vieille défroque, il a jugé prudent de se présenter au peuple sous une nouvelle étiquette et couvert d'oripeaux un peu moins défraîchis. Lorsqu'un vieux navire a vu bien des tempêtes, qu'il fait eau de toutes parts et n'inspire plus aucune confiance, on le met en cale, sèche, on le repeint, on efface son ancien nom pour l'appeler d'un nouveau, et quand on pense avoir assez fait pour ramener la confiance du public, on lance de nouveau le vieux navire sur la mer incertaine. C'est ce qu'on a fait dans la province de Québec ; la vieille barque conservatrice n'inspire plus la confiance, elle faisait eau de toutes parts; on dut la mettre en cale, la repeindre effacer son ancien nom pour y substituer celui de " Protectionniste," mais les électeurs indépendants ne se laissèrent pas tromper pas cette désignation nouvelle. Les membres du parti conservateur eux-mêmes ne prisèrent guère la tactique ; ce changement leur inspira du dégoût et, je le dis à leur louange, ils n'en voulurent point. Mais ce n'est pas tout ; on ne s'est pas contenté de changer le nom de la vieille barque, on a aussi changé de capitaine. On a jeté pardessus bord le brave à qui on avait confié les destinées de la barque dans les circonstances extrêmement difficiles et qui l'avait dirigée avec le plus grand courage, et la vieille barque privée de son capitaine, obéissant aux commandements d'une junte établie sur le rivage, fut remise à flot et entreprit son périlleux voyage vers l'inconnu. Je le demande à mes honorables amis de la gauche, est-ce bien là ce qui leur cause une si grande joie ? Ils n'ont plus de parti, plus de chef, plus de politique ; en effet, bien qu'ils prétendent avoir une politique de protection, il me sera donné de démontrer un peu plus tard qu'ils ne savent même pas s'entendre sur la nature de la protection qu'ils réclament. Pour ma part, le verdict que rendra le peuple aux élections prochaines ne m'inspire aucune appréhension.

Mon honorable ami (M. Borden) a été plus heureux dans les observations qu'il a faites à l'endroit des honorables députés qui ont proposé et appuyé l'adresse. Mon honorable ami d'Ontario-nord (M. Grant) n'a fait son entrée en cette Chambre que vers la fin de la dernière session, et il avait déjà su, malgré son arrivée récente au milieu de nous, donner la mesure de sa valeur comme parlementaire; son discours d'aujourd'hui n'a fait qu'accroître la haute estime en laquelle nous le tenons déjà. Quant à mon honorable ami d'Hochalaga (M. Rivet), tous ceux qui ont eu l'avantage de l'entendre sont unanimes à reconnaître que ses observations

sont riches de promesses pour l'avenir. Après avoir effleuré cet agréable sujet, mon honorable ami (M. Borden), abordant la partie principale de son discours, s'est lancé dans une charge à fond de train contre le gouvernement pour lui reprocher la nomination de M. Blair à la charge de président de la commission des chemins de fer. Mon honorable ami veut connaître les motifs qui nous ont portés à nommer M. Blair quand ce dernier avait dénoncé notre politique de chemins de fer en plein parlement au cours de la dernière session. Je ferai observer ici à l'honorable leader de la gauche que je ne conçois pas du tout comme lui—cela saute aux yeux—nos devoirs envers les hommes publics.

Si j'ai bien compris l'honorable député, il s'attendait que le gouvernement et moi-même particulièrement, nous nous laisserions guider par le dépit dans le choix du président de la commission des chemins de fer. Je dirai à mon honorable ami (M. R. L. Borden) que nous avons choisi M. Blair parce que nous avons cru qu'il ne se trouvait pas au Canada d'homme plus apte à remplir les devoirs de la charge à laquelle nous l'avons appelé. Si j'avais pour les découpures un goût aussi prononcé que le chef de l'opposition, je pourrais rappeler ici les éloges dont la gauche a accablé M. Blair à la dernière session ; je pourrais citer tout ce que nos adversaires ont dit pour exalter les hautes qualités, les grands talents et l'habileté consommée de M. Blair. J'approuve tout ce qu'ils ont dit de ce monsieur. Je me plais à reconnaître en lui un homme très habile et doué des plus grands talents, et, je le dis sans hésitation, il est impossible de trouver au Canada quelqu'un possédant à un plus haut degré que M. Blair les qualités requises pour être président de la commission des chemins de fer et administrer la loi dont il est lui-même l'auteur. A mes yeux, M. Blair a commis une grave erreur à la dernière session, et j'estime que ce fut véritablement la grande erreur de sa vie. Il n'a pas su, à mon sens, se maintenir à la hauteur de la circonstance, et cette circonstance était digne de ses talents et de l'étendue de ses connaissances. Non seulement M. Blair n'a pas su s'élever à la hauteur de l'occasion, mais, comme l'a rappelé mon honorable ami (M. R. L. Borden), il s'est servi d'un langage indigne de lui. Mais que M. Blair ait commis une faute grave à mes yeux ; qu'il ait tenu le langage auquel le chef de l'opposition s'est efforcé d'attribuer un sens injurieux ; que M. Blair se soit même comporté d'une façon aussi blessante pour nous, me serais-je montré digne de la confiance que le peuple canadien a reposé en moi si, n'écoutant que la seule voix de mon ressentiment, j'avais tiré qualité de premier conseiller de Son Excellence pour combattre un homme que ses aptitudes désignaient si impérieusement à cette charge ? Mon honorable ami a insinué qu'en choisissant M. Blair nous avons obéi à des motifs indignes ; il a même failli se servir à ce propos de termes tout à fait déplacés. Sans s'exprimer d'une manière bien précise, il s'est néanmoins efforcé de créer l'impression que nous n'avons nommé M. Blair président de la commission des chemins de fer que dans le but de l'écarter de notre route et l'empêcher d'aller siéger dans les rangs de l'opposition.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Très honorable sir WILFRID LAURIER: C'est ce que pensent nos adversaires. Ce sujet, M. l'Orateur, on peut le discuter ici et tout de suite ; débattons la question et laissons ensuite à la Chambre et au pays le soin de juger. Etait-ce pour nous débarrasser de M. Blair que nous l'avons nommé président de la commission des chemins de fer quand on sait que ce monsieur a déclaré, non pas une seule fois, mais à maintes reprises, qu'il était absolument d'accord avec nous excepté sur la question des chemins de fer et qu'il lui était impossible d'appuyer la politique de l'opposition—sur cette question—et pourquoi? Parce que, à ses yeux, la politique prônée par le chef de l'opposition était beaucoup plus détestable que la nôtre. D'autre part, M. Blair, dans une lettre par lui adressée à ses commettants avant d'accepter sa charge, a déclaré qu'il était seul de son avis. En matière de chemins de fer, il n'approuvait pas la politique du gouvernement, mais il ne pouvait pas non plus se rallier à celle de l'opposition parce qu'elle lui semblait tenir de la démence. A quoi bon nous prêter des motifs indignes ou faire des insinuations, puisqu'on sait parfaitement que M. Blair ne pouvait pas agir de concert avec l'opposition?

Mon honorable ami a prétendu cette après-midi qu'il était question d'une élection, que quelqu'un était venu dire au premier ministre que le gouvernement perdrait du terrain au Nouveau-Brunswick si on laissait M. Blair faire de l'agitation dans cette province, et que, par conséquent, nous avons casé M. Blair afin qu'il fût dans l'impossibilité de nous susciter de l'opposition à l'époque de l'élection. Mon honorable ami aurait pu se dispenser denous attribuer un pareil motif, puisqu'il sait bien qu'il n'y ait pas eu d'élection. Un peu plus tard, l'honorable député a imaginé la conversation que j'ai dû avoir avec M. Blair lorsque j'ai prié ce dernier d'accepter la présidence de la commission. D'après mon honorable ami, jaurais dit : " M. Blair, vous nous avez injuriés ; vous nous avez attribué les pires motifs " et le reste et le reste. Supposons que je rende un compte fidèle de ce qui s'est passé entre M. Blair et moi ; la chose n'est guère difficile. A la vérité, j'ai bien pu dire à M. Blair : " Je crois que votre attitude a été indigne de vous-même." De son côte, M. Blair peut fort bien avoir déclaré : " Je n'approuve pas votre politique,

mais j'approuve encore moins celle de l'opposition." Et j'ai bien pu ajouter ensuite : " Bien que, à mes yeux, vous n'ayez pas su vous tenir à la hauteur de l'occasion, je crois néanmoins que vous avez toutes les qualités requises pour devenir président de la commission des chemins de fer, et cette charge, je vous l'offre." Voilà une attitude honorable, une attitude dont chacun saura apprécier la correction. Et puis, ne vaut-il pas autant, chaque fois que cela se peut, prêter aux gens des intentions honnêtes que leur attribuer des motifs indignes? Ces explications sont les seules que je puisse fournir sur ce sujet, et je considère que mon honorable ami s'est abaissé en cherchant d'indignes mobiles pour une action aussi naturelle que celle que je viens d'exposer à la Chambre.

Mon honorable ami ne trouve pas de son goût les nouveaux arrangements que nous avons conclus avec la Compagnie de chemin de fer le Grand-Tronc-Pacifique. Il a dit avec assez d'à propos, en commençant ses remarques, que le moment n'est pas encore venu de discuter ce nouveau traité, attendu qu'il devra faire l'objet de débats ultérieurs. En fait, le feuilleton de la Chambre contient déjà un avis portant que l'étude de cette question sera abordée sous le plus bref délai possible. Mais après avoir reconnu qu'il ne convenait pas de s'occuper aujourd'hui du contrat, mon honorable ami en a néanmoins abordé la discussion, et cela d'un façon que je ne parviens pas à comprendre. A l'en croire, nous aurions supplié la Compagnie du Grand Tronc d'accepter des conditions plus avantageuses que celles que nous lui avions faites l'année dernière. A vrai dire, le contrat que nous avions passé avec le Grand Tronc contenait des stipulations tellement rigoureuses que les actionnaires de la compagnie ne purent les ratifier, et force nous fut de faire certaines modifications afin de rendre l'arrangement acceptable. Voilà à quoi se résume toute l'affaire, et l'on pourra s'en convaincre lorsque le moment sera venu de saisir la Chambre de la question. Je suis tout étonné que mon honorable ami puisse supposer que nous nous sommes empressés auprès de la compagnie afin de lui faire accepter des conditions plus avantageuses. Loin de là, les représentants du bureau de direction nous ont représenté que si nous nous en tenions aux conditions rigoureuses que nous avions faites à la compagnie, celle-ci se verrait dans l'impossibilité de lancer l'entreprise. C'est pourquoi nous avons résolu, afin d'aplanir les difficultés, de faire les modifications que nous avons déposées sur le bureau de la Chambre et que nous soumettrons dans quelques jours à l'approbation de la députation.

Mon honorable ami nous a parlé de ce qu'il appelle certaines omissions du discours du Trône : de l'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération, de l'autonomie du Nord-Ouest, de la faculté de conclure nos traités et de la commission internationale. Il n'y a pas eu d'oubli par rapport à ces questions pour l'excellente raison que, selon moi, il n'y avait pas lieu de les mentionner dans le discours de Son Excellence. Elles sont toutes familières à la Chambre, et nous aurons bientôt l'occasion de nous occuper de chacune d'elles, à l'exception toutefois de la commission internationale. Comme il n'est guère probable que ce dernier sujet revienne sur le tapis, je vais régler le point dès maintenant. Tout ce que je puis répondre aux demandes de l'honorable leader de l'opposition, c'est que la commission en est encore au point où elle était en février 1899, c'est-à-dire à l'époque où elle suspendit ses séances, sauf à les reprendre sur la demande des deux présidents ou de tous ses membres. Qu'entendons-nous faire ? demande mon honorable ami, la commission sera-t-elle invitée à reprendre ses séances ? Je ne puis que répéter ce que j'ai déjà déclaré ici même, c'est-à-dire que c'est l'intention bien arrêtée du gouvernement canadien de ne pas aller demander de faveurs d'aucune sorte à nos voisins des Etats-Unis. S'il plaît aux autorités américaines de voir la commission reprendre ses séances, de nouer avec nous des relations meilleures que celles qui existent depuis un certain nombre d'années, nous serons toujours prêts à faire bon accueil à leurs avances. Mais le gouvernement canadien n'a absolument rien à demander à nos voisins des Etats-Unis. Nous entendons rester en bonne intelligence avec eux ; nous sommes toujours prêts à traiter avec eux dans des conditions équitables, mais nous ne prendrons pas l'initiative de négociations nouvelles ; ce sont eux qui devront faire le premier pas. Comme ils ne nous ont fait aucune invitation en ces derniers temps, la commission, autant que je sache, ne devra pas reprendre ses séances.

Je ne dirai qu'un mot de la faculté de conclure nos propres traités. L'importance du sujet m'interdit d'en tenter la discussion ce soir, mais je saisirai avec plaisir la première occasion qui s'offrira de le faire et de placer la question sous les yeux du peuple canadien. Cette question n'est pas nouvelle, elle est, au contraire, très vieille. Il y a une trentaine d'années qu'elle est inscrite au programme du parti libéral. Pour en trouver l'origine, il faut remonter jusqu'à 1870, alors que M. Huntington déposa une résolution où il réclamait pour le Canada le pouvoir de conclure ses traités. Plus tard, la question fut soulevée de nouveau par M. Blake, par mon très-honorable ami, le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright), et par le regretté M. Mills. Mais, demande mon honorable ami, ne jouissez-vous pas déjà de la faculté que vous réclamez ? Ne pouvez-vous pas être partie aux traités à intervenir ? Je l'admets, le Canada sera vraisemblablement invité à être partie à tout traité où ses intérêts seront en jeu, mais l'expérience du passé nous a appris que cela ne suffisait pas au développement de notre jeune nation, et que le jour se ferait

de plus en plus prochain où il nous faudrait obtenir le pouvoir absolu de conclure nous-mêmes nos traités. Mais, prétend mon honorable ami, ce privilège comporterait le droit de déclarer la guerre et de faire des traités de paix. Je me permettrai de lui faire observer qu'il se trompe du tout au tout. Nous n'avons nullement l'intention d'acquérir un tel pouvoir. Prenons, par exemple, la question qui vient de nous occuper, le traité relatif à la délimitation de l'Alaska. Nous demandons le droit d'entamer et de poursuivre les négociations et nous en réclamons la responsabilité, mais il ne s'en suit pas nécessairement que nous entendons méconnaître le pouvoir et l'autorité de la mère patrie. Loin de là ; dans toutes les résolutions que l'on a présentées ici, on n'a jamais invité le parlement canadien a réclamer le droit à faire des traités au mépris de l'autorité de la couronne britannique. On s'est toujours borné à demander le pouvoir d'entamer et de poursuivre les négociations. Je regrette de n'avoir pas par devers moi la motion que présenta à ce propos M. Blake en 1882, mais j'ai celle que présenta M. Mills en 1892, et elle est conçue à peu près dans les mêmes termes. M. Mills proposa :

Qu'il est expédient d'obtenir les pouvoirs nécessaires afin de permettre à Sa Majesté la Reine, par l'entremise de son représentant, le Gouverneur général du Canada, sur l'avis de ses ministres, de nommer un agent pour négocier des traités de commerce avec d'autres possessions britanniques ou avec les Etats étrangers, sujets au consentement préalable ou à l'approbation subséquente du parlement du Canada.

M. R. L. BORDEN : A-t-on jamais méconnu ce droit au Canada ?

Sir WILFRID LAURIER : Le droit de négocier nos propres traités.

M. R. L. BORDEN : A-t-on jamais refusé de reconnaître le droit demandé dans cette motion ?

Sir WILFRID LAURIER : On ne l'a jamais accordé.

M. R. L. BORDEN : On ne l'a jamais refusé ?

Sir WILFRID LAURIER : On ne l'a pas encore demandé.

M. R. L. BORDEN : L'essor que le pays a pris depuis 1882 a dû, ce me semble, nous conférer ce pouvoir sans qu'il fût besoin d'en faire la demande formelle, attendu qu'il est la conséquence logique du régime constitutionnel.

Sir WILFRID LAURIER : Etant donné les faits qui caractérisent la question qui nous occupe, je suis tout étonné d'entendre mon honorable ami faire une telle assertion. Quels sont donc ces faits ? Un traité fut négocié entre l'ambassadeur anglais à Washington et M. John Hay, secrétaire des Etats-Unis. Ce traité était sujet à la ratification des parties constituantes : le président et les honorables sénateurs des Etats-Unis, et Sa Majesté le roi. Mais avant qu'il fût ratifié, le gouvernement du Canada s'éleva de la façon la plus énergique contre toute nouvelle procédure, et cela à cause des personnes que les Etats-Unis avaient choisies pour leurs juristes. Nous avons envoyé dépêche sur dépêche pour protester contre ce choix fait en violation flagrante du traité. Néanmoins, Sa Majesté, après avoir pris l'avis de nos ministres, ratifia le traité. Rien de tel ne serait arrivé si nous avions eu le pouvoir de faire nos propres traités, si nous avions été libres de régler nous-mêmes l'affaire. Nous demandons qu'on nous confère le pouvoir de conclure nos traités, afin que nous puissions rester les maîtres de la situation.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi mon très honorable ami n'a-t-il pas obvié à cet inconvénient en exigeant que le traité fût ratifié par le parlement du Canada ?

Sir WILFRID LAURIER : Cela n'aurait rien changé à l'affaire. Le gouvernement anglais aurait pu ratifier le traité sans nous consulter et nous n'aurions pas été plus avancés. On aurait vu le parlement canadien d'un côté et Sa Majesté de l'autre. Cela démontre jusqu'à quel point il importe que nous soyons libres de faire nos propres traités, afin que nous puissions commander la situation toute entière, sauf à prendre l'avis de la Couronne britannique. A tout évènement, mon intention n'est pas d'insister aujourd'hui sur ce sujet. Les documents seront bientôt déposés et nous pourrons alors consacrer à l'étude de la question tout le temps que réclame son importance.

Lorsque le chef de l'opposition en fût arrivé à parler de la condition actuelle du pays, sujet que mon honorable ami d'Ontario-nord (M. Grant) a traité en termes si chaleureux et avec une éloquence si vibrante, il n'a trouvé rienà redire au passage du discours du Trône qui s'y rapporte. Il faut reconnaître aussi que la condition du pays est tout simplement merveilleuse. Depuis 1896 le Canada a pris un essor resté sans pareil sur toute la surface du globe ; il s'est développé de tous côtés à la fois d'une manière que nul n'aurait pu prévoir il y a quelques années. Il est vrai que nos adversaires ne nous tiennent aucun compte de cet état de prospérité qu'ils attribuent entièrement à la divine Providence. La Providence, disent-ils, vous a favorisés. Je le veux bien. Il est indéniable que la divine Providence nous a comblés de ses bienfaits, et nous la remercions tout particulièrement de nous avoir inspiré le tarif que nous avons établi en 1897. Mais ces messieurs de la gauche ne sont pas contents de l'œuvre de la Providence ; ils estiment qu'elle s'est trompée ; qu'ils peuvent faire mieux et qu'elle n'entend rien aux affaires. Mes honorables amis ont une manière de modifier le tarif bien différente de la nôtre. Nous avons pour habitude de modifier le tarif lorsque le besoin

s'en fait sentir. A mon honorable ami qui nous fait le reproche de n'avoir pas mentionné la révision du tarif dans le discours du Trône, je me contenterai de faire observer que je n'ai pas souvenance qu'une révision du tarif ait jamais été mentionnée dans le discours de Son Excellence. Le sujet trouve plutôt sa place dans l'exposé budgétaire. C'est lorsqu'il fait son exposé, et pas avant, que le mnistre des Finances doit laisser savoir s'il y aura ou s'il n'y aura pas de révision du tarif. Il ne serait guère compatible avec nos usages parlementaires que cette déclaration fût comprise dans le discours du Trône, car elle serait susceptible de favoriser la spéculation. Il est donc prudent de n'aborder ce sujet qu'en temps opportun et de faire en sorte que la révision du tarif laisse tout le monde sur le même pied.

Mon honorable ami a imaginé de corriger l'erreur de la divine Providence en gratifiant le pays de ce qu'il appelle une "protection suffisante." Mais qu'est-ce qu'une protection suffisante ? Mon honorable ami nous en a souvent parlé en prenant toujours grand soin de ne rien préciser. Par "protection suffisante" on peut entendre tout ou rien—vous payez et faites votre choix. Celui qui favorise une modification complète du tarif peut se dire : "Voilà précisément ce qu'il me faut ; je verrai mes espoirs les plus chimériques se réaliser." D'autre part, celui qui ne désire que peu de changement peut également se dire : "L'état actuel des choses me donne satisfaction, et je sais qu'on n'y changera presque rien." En dépit de toutes les réticences de mon honorable ami, on sait maintenant à quoi s'en tenir sur ce qu'on entend par "protection suffisante." Le "Star," de Montréal, qui est aujourd'hui le principal organe du parti conservateur, a laissé sortir le chat du sac. Ce journal répand dans toutes les parties du pays les doctrines conservatrices et se charge de fournir au corps électoral les explications qu'on ne peut obtenir du chef de l'opposition. Lisez le "Star," vous y trouverez en tête des articles de fond le manifeste suivant qu'il publie chaque jour depuis un an environ :

AU GOUVERNEMENT DU CANADA.

Donnez aux manufacturiers, aux ouvriers et aux cultivateurs du Canada un tarif semblable à celui qui a fait des Etats-Unis la patrie des manufacturiers, des ouvriers et des cultivateurs les plus heureux qui soient au monde.

La patrie des manufacturiers, des ouvriers et des cultivateurs les plus heureux qui soient au monde." Je dirai plutôt le foyer des factions, des trusts et de l'anarchie.

AUX MANUFACTURIERS DU CANADA.

Forcez le gouvernement à vous donner un tarif aussi bon que celui qui a fait la richesse des manufacturiers américains. Lorsqu'on nous aura donné ce tarif vous paierez à vos ouvriers canadiens un salaire égal à celui que reçoivent les ouvriers américains.

Je plaindrais nos ouvriers s'ils devaient se contenter du salaire qu'on accorde aux travailleurs des Etats-Unis.

AUX OUVRIERS DU CANADA.

Etudiez la situation de l'ouvrier américain. Prêtez main forte à vos patrons afin d'obtenir pour eux et pour vous un tarif qui vous rendra maîtres du marché canadien.

Mais, M. l'Orateur, au moment où le peuple et le gouvernement des Etats-Unis cherchent à secouer le joug que font peser sur eux les manufacturiers, les trusts et les syndicats nés du tarif, irons-nous commettre la criminelle folie de nous imposer un joug semblable? Irons-nous, au moment où, de tous côtés, les usines américaines ferment leurs portes, adopter pour notre pays la politique qui a provoqué la crise dans laquelle nos voisins se débattent aujourd'hui ? Au moment où les salaires des ouvriers américains subissent une diminution de dix, de vingt et même de quarante pour cent, irons-nous demander aux ouvriers du Canada d'être assez peu soucieux de leurs intérêts pour favoriser l'adoption du tarif américain?

Non, M. l'Orateur. Personnellement j'admire beaucoup les Etats-Unis. Je n'ai jamais fait mystère de la profonde admiration que je professe pour cette grande nation—et elle est vraiment grande—et nul ne peut lire son histoire sans s'émerveiller des rares qualités qui la caractérisent. Eh bien ! si grande que soit mon admiration pour les Etats-Unis, ce n'est cependant pas vers eux que je porterais mes regards s'il me fallait chercher quelque modèle. Nous pouvons faire mieux. Je n'irais pas chercher de modèle en dehors du Canada. Notre politique douanière, nos institutions valent mieux que celles de nos voisins. Notre politique douanière repose sur des principes de modération, tandis que celle des Etats-Unis repose sur l'exagération. Je n'irai pas jusqu'à dire qu'elle a conduit ce pays-là bien près de la guerre civile. Mais que se passe-t-il aujourd'hui chez nos voisins? On y trouve un état de choses peu rassurant, un état de choses bien différent de celui qui prévaut au Canada. Au sommet de l'échelle sociale américaine se trouvent les riches manufacturiers, les organisateurs de trusts et de syndicats qui ont tout bonnement réduit le pays à leur payer tribut. Et que voit-on au bas de l'échelle? Presque l'anarchie, la grève y règne presque constamment ; les institutions ouvrières vont jusqu'à punir ceux de leurs membres qui s'enrôlent dans la milice, les empêchant ainsi d'accomplir leur premier devoir envers la patrie. Voilà l'état de choses qui prévaut aux Etats-Unis ; voilà le modèle que ces messieurs de la gauche nous conseille de prendre. Loin de nous le jour où nous devrons aller chercher nos inspirations aux Etats-Unis en matière fiscale ou autre. Continuons comme nous avons commencé, restons fidèles à nous-mêmes et ne cessons jamais de diriger nous-même notre propre barque. Nous poursuivrons la politique dont nous nous sommes faits les champions par le passé, nous resterons fidèles à nos traditions et nous nous laisserons guider par le bon sens dans la voie de la modération et de

la paix qui ont déjà si puissamment contribué à la grandeur de la nation canadienne et à la prospérité dont elle jouit aujourd'hui.

M. W. F. MACLEAN (York-est) : M. l'Orateur, si l'on peut dire de l'honorable leader de l'opposition qu'il s'est amusé à faire de la plaisanterie, je ne crains pas d'affirmer que le premier ministre s'est tout simplement montré facétieux. A s'en rapporter au discours du trône, on dirait que le parlement a été convoqué dans le seul but d'étudier la question du Grand Tronc. Cette question, j'entends la discuter, mais je veux tout d'abord justifier en quelques mots l'attitude prise par le président de la commission des chemins de fer. A mon sens, ce monsieur avait raison, mais il n'est pas allé assez loin dans la voie de la solution du problème. On nous répète depuis des années que la question du transport est la seule qui captive l'attention du peuple canadien. Et le gouvernement a présenté à la dernière session un bill intitulé : " Bill concernant le transport national." Ce bill et l'amendement qu'on veut y faire doivent-ils aboutir à une solution quelconque du problème du transport? A mon point de vue, on se propose tout simplement d'établir un chemin de colonisation à travers les régions reculées du Canada. Il n'y a pas là de solution du problème du transport. On a institué des commissions, dépensé des millions dans le but de favoriser la construction de voies ferrées et le creusement des canaux, et cependant la population tout entière en est encore à réclamer de nouveaux moyens de transport.

Le gouvernement a conclu un contrat avec le Grand Tronc. S'il eût désiré augmenter les moyens de transport par tout le pays, résoudre le grand problème de chemin de fer, il aurait adopté, comme base de sa proposition, le principe de la nationalisation de l'ancienne ligne du Grand Tronc qu'il aurait réunie à l'Intercolonial. En exploitant ces deux voies ferrées, il aurait complété notre système de transport par canaux. Cette mesure aurait immédiatement eu, pour notre peuple, des résultats heureux au point de vue de l'amélioration de nos voies de transport ; elle eût apporté du soulagement à la population d'Ontario. C'est dans Ontario et dans la province de Québec qu'existent, aujourd'hui, les véritables difficultés au sujet de l'industrie des transports terrestres et maritimes. Le même malaise se rencontre, peut-être, dans l'ouest. Je suis prêt à l'admettre, de même que je reconnais qu'il nous faut développer cette région encore nouvelle de notre pays. Mais, d'autre part, si nous voulons nous occuper de cette industrie des transports, si nous inaugurons une politique dont l'effet sera considérable, puisqu'elle nous forcera de dépenser $150,000,000 des deniers publics, pour n'avoir en retour qu'un simple chemin de colonisation—c'est là ma conviction, si j'en juge par la mesure soumise actuellement au parlement—nous n'aurons rien fait en vue de la solution du problème des moyens de transport—je suis prêt à prouver ce que j'ai déclaré déjà à la Chambre, c'est-à-dire qu'on aurait pu acheter la ligne actuelle du Grand Tronc, si le gouvernement eût agi dans ce sens, il aurait pu relier ce dernier chemin de fer à l'Intercolonial pour les rattacher au réseau des voies ferrées appartenant au syndicat Mackenzie et Mann, et il eût été facile de se rendre en un seul jour au Nord-Ouest par cette route fédérale, ce qui aurait été avantageux pour tout notre peuple.

Voilà l'amélioration que le peuple attend; c'est là le secours que réclament les cultivateurs du pays, quand ils demandent une diminution des frais de transport du grain. La population d'Ontario veut un changement radical dans les taux de transport ; elle a nombre de questions à soumettre à la commission des chemins de fer, mais, autant que j'en puis juger, elle n'obtiendra ce qu'elle demande que par une mesure basée sur les principes que j'expose. Cette proposition est pratique et ses effets bienfaisants se feraient ressentir immédiatement.

Quels sont les faits se rapportant à la question des moyens de transport ? Nous trouvons dans Ontario et par tout le pays des pouvoirs hydrauliques illimités qui, presque tous, appartiennent maintenant à la nation ; le moyen de résoudre le problème qui se pose devant nous, c'est de profiter des nouvelles découvertes et d'appliquer le principe qui régit nos pouvoirs hydrauliques, aux chemins de fer que l'Etat possède et sur lesquels il a la haute main. De cette façon, on soulagera tout le peuple de ce pays. Le Grand-Tronc-Pacifique ne fera pas disparaître les griefs dont notre population se plaint ; au contraire, car il obtient un montant considérable d'argent et il possédera assurément cette voie ferrée, mais notre population ne retirera rien de cette dépense. Il n'y a rien qui indique la solution de cette question des moyens de transport que le peuple réclame. Celui-ci veut obtenir plus d'avantages des chemins de fer qui fonctionnent déjà au Canada, et il n'attend rien d'une ligne quelconque qui traverserait les parties les plus éloignées du pays, les déserts du Nord-Ouest, pour s'étendre, pour ainsi dire, jusqu'aux rives de la baie d'Hudson. Seule la théorie que j'ai conseillé d'adopter, pourra remédier aux inconvénients dont on se plaint. Dans le cas même où ce projet de loi serait adopté—ce dont je ne doute pas—cette mesure rendrait plus difficile la solution de ce problème, en ce sens que, lorsqu'il s'agira pour nous—ce qui arrivera, un jour—de décider cette question, nous devrons prendre à notre charge ce chemin de fer auquel, aujourd'hui, nous donnons une existence légale, et toutes les dépenses occasionnées par sa construction.

Ainsi que je l'ai déjà dit, il n'y a, pour remédier à l'état de choses dont souffre le peuple de ce pays, si l'on veut traiter surtout avec le Grand Tronc, qu'un seul moyen : l'acquisition, par l'Etat, de ce chemin de fer, sa

réunion à l'Intercolonial—aux voies ferrées appartenant au syndicat Mackenzie et Mann. C'est seulement ainsi que nous pourrons atteindre le but désiré. Ce sont précisément ces principes qui ont fait agir l'ex-ministre des Chemins de fer et qui l'ont engagé à ne pas appuyer l'opinion de ses anciens collègues. A mon avis, au lieu de commettre la grande erreur de sa vie, l'honorable M. Blair a pris une attitude qui aurait été avantageuse au pays. Comment résoudre cette question des moyens de transport si l'Etat n'acquiert pas les chemins de fer qui existent maintenant ? Quelle est, aujourd'hui, la cause de la grande valeur du Grand Tronc ou de celle de l'Intercolonial, propriété de l'Etat, au point de vue de la solution de cette question ? C'est l'état splendide où se trouvent ces voies ferrées. La valeur du Grand Tronc provient surtout des avantages que lui offrent les points extrêmes et les ports qu'il atteint, et de son réseau qui lui permet de parvenir à toutes les grandes villes. Acquérons ces lignes pour en faire une partie d'un système national et, alors, le peuple profitera des avantages considérables que nous offrent le Grand Tronc à Montréal, l'Intercolonial à Saint-Jean et à Halifax, le Grand Tronc à Toronto et dans toutes les autres grandes villes. Cela nous permettrait de faire disparaître immédiatement le malaise qui existe à l'heure qu'il est.

M. CAMPBELL : L'honorable député a-t-il calculé ce qu'il faudrait dépenser pour atteindre ce but ?

M. MACLEAN : Oui, et je puis dire à mon honorable ami que, si les ministre s'étaient rendus auprès du directeur du Grand Tronc à Londres pour leur dire : Nous assumons la responsabilité de toutes vos dettes et nous allons prendre certains engagements quant au capital-actions ordinaire, ils auraient pu acquérir cette voie ferrée. Que l'honorable député me permette de lui dire que ce ne sont pas les actionnaires du Grand Tronc qui paient le coût d'entretien de ce chemin de fer, mais bien les habitants du Canada qui se servent de cette ligne. Ces derniers ont payé et continuent encore à acquitter les dettes de cette voie ferrée : ils devraient avoir la haute main sur ce chemin de fer et s'en servir comme moyen d'en arriver à la solution du problème de l'industrie des transports. Mon très honorable ami a condamné l'attitude du président actuel de la commission des chemins de fer, qui a abandonné le gouvernement sur cette question. L'honorable M. Blair croyait, ou était sur le point de croire, que l'acquisition des chemins de fer par l'Etat était la seule solution réelle de ce problème. C'est l'attitude qu'il a prise ici, et il était prêt, si je ne me trompe, à acheter, dans ce but, le chemin de fer Canada-Atlantique. Ainsi, je dis qu'au lieu de commettre une erreur, il a énoncé une politique dont l'exécution aurait amélioré grandement nos moyens de transport. Il n'a pas commis d'erreur ; au contraire, il a proposé une mesure dont le peuple aurait pu profiter.

Ce qui caractérise la législation universelle et les discussions qui se font, aujourd'hui, de par le monde, c'est une tendance vers la nationalisation des services publics. La possession par les municipalités de toutes les franchises dont elles disposent, a fait des grandes cités d'Angleterre ce qu'elles sont maintenant. Ce principe fait des progrès et, dans les pays européens, les populations retirent de grands avantages de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat. Aux Etats-Unis le peuple considère qu'il se trouverait fortement protégé contre les taux élevés imposés par les chemins de fer, si l'Etat acquérait ces derniers. Le gouvernement américain se trouve peut-être dans l'impossibilité d'opérer cette réforme maintenant, mais il nous serait facile d'acquérir le Grand Tronc, de le relier à l'Intercolonial et d'établir un système de voies ferrées dont les taux de transport seraient moins élevés, ce qui favoriserait notre population et obligerait le chemin de fer Canadien du Pacifique à diminuer son tarif dont se plaignent les habitants de l'ouest. Voilà de la politique pratique, de la politique sérieuse ; c'est là un effort pour résoudre la question des moyens de transports. L'honorable M. Blair agissait d'après ces principes, mais on ne lui a pas tenu compte de son attitude, et l'on vient, aujourd'hui, lui dire qu'il a commis l'erreur de sa vie en agissant comme il l'a fait.

La population d'Ontario et celle de Québec demandent, à l'heure qu'il est, une diminution des taux de transport des voyageurs. Pour arriver à cette fin, peut-on trouver un autre moyen que celui de nationaliser les chemins de fer? Si l'on achetait le Grand Tronc, si l'on établissait un tarif de 2 cents par mille pour chaque voyageur, on verrait toutes les autres voies ferrées suivre cet exemple. Ce serait un grand pas de fait vers la solution du problème des transports et, d'une façon raisonnable, on ouvrirait ainsi à la colonisation les parties reculées du Canada. A mon sens, nous devrions avoir ces taux de 2 cents par mille, et je crois que cela arrivera. La nationalisation, à mon avis, est le seul moyen de faire disparaître tous ces griefs, et je suis convaincu que le public n'espère la réforme désirée que par l'application des principes que j'énonce. Le pays veut qu'on fasse quelque chose dans ce sens, et c'est le seul moyen de soulager le cultivateur, et l'éleveur de bestiaux. Cette industrie a pris de grandes proportions par tout le pays, dans Québec comme dans Ontario, et ceux qui s'y livrent demandent à faire transporter leur bétail au marché, sans être forcés de payer des taux excessifs ; pour arriver à cela, il faut absolument, car il n'y a pas d'autre moyen, adopter le principe de la nationalisation. Dans tout le pays, les cultivateurs se réunissent pour demander cette réforme.

Le même fait se produit au Nord-Ouest. On nous dit, dans le discours du Trône, que

le bill soumis actuellement au parlement est à l'avantage des cultivateurs parce que ce chemin de fer aidera à transporter le grain de l'ouest. Il peut en être ainsi, dans une mesure très restreinte, mais on ne résoudra pas réellement, par ce projet de loi, la question des moyens de transport, et il n'est pas probable qu'une législation présentée par les membres de la droite, puisse jamais opérer cette réforme. Il nous faut nationaliser nos chemins de fer, si nous voulons améliorer nos moyens de transport. Le temps est venu pour l'Etat d'acquérir, non seulement les voies ferrées, mais encore les lignes télégraphiques et téléphoniques du Canada. On ne tente rien dans ce sens. Depuis nombre d'années, on nous promet cette réforme qui ne se produit jamais ; pourtant c'est là une question pratique, une question à laquelle le peuple s'intéresse. Ce dernier veut avoir des taux de transport moins élevés, mais il ne peut obtenir de changement dans ce sens. Le gouvernement a refusé de comprendre les messageries dans la loi concernant des chemins de fer, après avoir, toutefois, présenté une mesure à cet effet, à la dernière session. Le très-honorable premier ministre dit que l'œuvre principale de sa vie sera la construction complète de cette ligne transcontinentale nationale. Je lui répète que ce n'est pas là une solution de la question des moyens de transport, qu'il ne remédie en rien à l'état de choses dont se plaignent nos cultivateurs, le public en général, mais qu'au contraire, il a simplement compliqué la situation.

Outre cette question de chemin de fer, il en est une autre, constitutionnelle celle-ci, qu'on devrait soulever fort à propos aujourd'hui. Ces jours derniers, j'ai lu avec beaucoup d'intérêt un livre publié récemment à Toronto par l'ancien greffier de cette Chambre, sir John Bourinot. Cet homme a consacré beaucoup de temps à l'étude de la vie publique au Canada. Dans le dernier chapitre de son ouvrage sur la vie de lord Elgin, il énonce des conclusions sur lesquelles, pour deux ou trois minutes, j'appellerai l'attention de la Chambre. Je considère qu'elles s'appliquent d'une façon remarquable aux questions que j'ai soulevées ici. A la page 247 de ce volume, au chapitre où il compare le système américain au système canadien, sir John Bourinot dit :

Le ministre canadien—

Il parle du premier ministre.

—ayant la haute main sur les finances, les impôts et toutes les affaires d'administration, est directement responsable au parlement, et au peuple, à une date plus ou moins rapprochée, de la manière dont les fonctions publiques ont été remplies. Toutes les mesures importantes sont conçues par le cabinet, et les ministres doivent avoir une politique définie s'ils veulent conserver la confiance de la législature. Même lorsqu'il s'agit de législation d'un caractère particulier, ils sont les gardiens de l'intérêt public et responsables au parlement et au peuple de toute négligence en particulier.

M. MACLEAN.

Le premier ministre a énoncé comme règle, à propos de législation concernant les chemins de fer, que, d'une façon ou d'une autre, ni son parti, ni son gouvernement n'est responsable, puisqu'il s'agit d'une législation d'une nature particulière. On nous a dit souvent que, dans Ontario, le gouvernement n'est pas responsable. Je ne puis partager cette opinion, et je suis heureux de constater que feu sir John Bourinot s'est placé au même point de vue que moi en énonçant cette règle qui, à mon avis, est la seule juste. Il ajoute :

Un gouvernement responsable rend le premier ministre et ses collègues responsables de la formation des comités et des opinions et décisions que ces derniers peuvent donner. Un gouvernement qui, constamment, essayerait de rejeter sa responsabilité sur des comités, même lorsque ceux-ci ont été choisis par lui, ne tarderait pas à disparaître du timon des affaires.

Le très-honorable premier ministre a déclaré, ici même, lorsqu'il s'est agi de la violation des prérogations municipales d'Ontario, que ce qui avait été fait était l'œuvre de certains comités de la Chambre et que le gouvernement n'en était pas responsable. Sur ce point je ne partage pas son opinion, et je cite cette autorité pour démontrer qu'il est responsable comme le sont les libéraux d'Ontario où les droits municipaux sont également attaqués par la législature provinciale. Dans les deux cas, ces gouvernements sont responsables et doivent assumer cette responsabilité.

Dans une autre page de ce volume, je trouve que sir John Bourinot signale, bien à raison, certains défauts qui existent dans notre système politique, et auxquels ils faudrait trouver un remède. Il dit :

Le système (canadien) a assurément ses vices comme toutes les autres formes de gouvernement qui sont l'œuvre de l'esprit humain. Tous ceux qui ont suivi attentivement l'évolution de ce système, au cours des années passées, doivent admettre qu'il y a, dans le Dominion, une tendance dangereuse à donner à l'exécutif—je veux parler du ministère comme corps—un pouvoir trop grand d'avoir la haute main sur l'autorité de la législature. Quand un ministère a dans ses attributions le droit de nommer, non seulement les chefs de l'exécutif des provinces, c'est-à-dire les lieutenants-gouverneurs, qu'il peut congédier quand il le veut, mais aussi les membres du Sénat, les juges et nombre de percepteurs et autres fonctionnaires importants, il est évident que les sentiments de l'ambition humaine et de l'égoïsme ont, à la législature, libre champ pour atteindre leur but ; un cabinet hardi et habile peut aussi se créer une orgnaisation très puissante, sous un système de gouvernement de parti. La Chambre des communes peut devenir, grâce à l'administration habile d'un parti, un simple corps qui endosse et enregistre les actes d'un gouvernement adroit et déterminé. Je vois plus de garantie contre cette influence silencieuse mais puissante, dans un système qui rend le président et la Chambre des représentants indépendants, dans une large mesure, l'un de l'autre, et qui abandonne la nomination de ses fonctionnaires importants au Sénat, c'est-à-dire,

à un corps qui ne ressemble en rien à cette division du parlement canadien dont l'autorité est essentiellement faible puisque ses membres dépendent du gouvernement lui-même.

Voilà une déclaration précise de la part de la première autorité que nous ayons sur notre système constitutionnel, quant à l'impuissance d'un parlement comme celui que nous avons au Canada, et quant à la quasi-impossibilité d'administrer les affaires publiques de ce pays, quand le premier ministre et le parti au pouvoir ont recours comme ils l'ont fait—et je n'établis aucune différence entre les deux partis sous ce rapport—à la nomination de membres de cette Chambre au Sénat et se servent d'autres influences, pour permettre à la majorité d'affaiblir l'autorité de cette Chambre et d'augmenter par là même la force du cabinet. Je crois que la Chambre abandonne graduellement ses pouvoirs au gouvernement de ce pays, ce qu'elle ne devrait pas faire. On ne trouve pas ici l'indépendance de cette Chambre. Tout cela s'applique, peut-être, aux chefs des deux partis. On devrait avoir plus d'indépendance, plus de respect pour les prérogatives de cette Chambre, et laisser moins de pouvoirs au gouvernement, ainsi que le fait ressortir Bourinot. Un état de choses dangereux a surgi au Canada. Au Sénat, le gouvernement peut compter sur une forte majorité qu'il s'est créée lui-même, et il n'a laissé passer la moindre occasion de diminuer l'indépendance de cette Chambre. Tout cela présente des dangers contre la constitution de ce pays, et l'on aurait dû éviter ces excès; tel était le devoir surtout de ceux qui se prétendent libéraux, qui se proclament partisans de l'ancienne doctrine du gouvernement responsable. Ils s'efforcent d'échapper à ces principes. Dans Ontario, ils veulent rejeter sur les comités de la législation la responsabilité qui leur incombe ; c'est par ce moyen qu'ils permettent qu'on enlève aux municipalités les droits dont elles jouissent.

Une question importante débattue devant le pays, aujourd'hui, c'est celle des droits du peuple contre les monopoles, et si les libéraux d'Ottawa n'ont pas l'intention de protéger les droits du peuple, les meilleurs intérêts du pays se trouveraient en danger. Tout ce que nous pouvons trouver comme résultat de la législation libérale de Toronto et de ce parlement, c'est le partage des ressources du pays entre ces riches corporations. A ces dernières on donne tout, quand le peuple ne peut rien obtenir. Nos concitoyens s'adressent au parlement pour obtenir une réduction des tarifs de chemin de fer et le pouvoir, pour les municipalités, d'exploiter certains services d'utilité publique. Ils ne peuvent obtenir les droits qu'ils réclament tandis qu'on donne à des sociétés de particuliers des sommes énormes tirées du trésor public. A cette session, on veut accorder $150,000,000 pour un projet dont la réalisation, suppose-t-on, règlerait la question des moyens de transport. mais il n'en saurait être ainsi. On dépense l'argent du public, les corporations deviennent plus puissantes, et ce sont des institutions semblables qui ont causé la déchéance de la vie publique dans la république voisine. Ce n'est pas le tarif douanier, ni les trusts, contrairement à ce que prétend le premier ministre, ce sont les grandes corporations, établies par la législation, qui jouissent des revenus du pays.

Cependant, au Canada, on ne tente aucun effort pour enrayer cet état de choses. Nous en arrivons rapidement à la condition des affaires qui existe aux Etats-Unis : les corporations commandent aux législatures, aux gouvernements, et elles obtiennent tout ce qu'elles demandent ; le peuple ne reçoit rien. L'héritage du peuple devient graduellement la propriété des compagnies et l'on n'accorde aucun soulagement aux contribuables. Cela est bien de nature à décourager tout véritable Canadien. Songeons, un instant, qu'à cette session, nous allons accorder au Grand Tronc des conditions plus faciles en vertu desquelles, à tout événement, nous lui remettrons cette voie ferrée, et nous n'obtiendrons rien en retour. Que retireront les cultivateurs d'Ontario de ces $150,000,000, au point de vue de l'amélioration des transports ? On n'a fait aucun effort pour accorder à ces cultivateurs un port sur l'Atlantique et des tarifs moins élevés pour le transport de leur bétail, de leurs produits. Nationalisez le Grand Tronc, reliez-le à l'Intercolonial, établissez deux ou trois ports dans les provinces maritimes, utilisez les splendides ressources que nous offrent les installations terminales et les cours de manœuvres du Grand Tronc, et, j'ose le dire, les taux de transport s'abaisseront de 33 pour cent et peut-être de 50 pour cent, et le gouvernement aurait rendu service au pays tout entier. Mais au lieu de cela que faisons-nous ? Eh bien ! M. l'Orateur, on a apparemment réuni le parlement dans le seul but de faire voter de nouveau en faveur du Grand Tronc, $150,000,000 que le pays devra payer. Il s'agit d'une proposition sérieuse et sur laquelle s'est prononcée la population d'Ontario aux élections partielles. Elle n'est pas en faveur de cette mesure, parce qu'elle n'en pourra retirer d'avantages, et qu'après avoir dépensé l'argent du peuple dans cette entreprise, on abandonnera ce chemin de fer à une corporation de particuliers. L'honorable premier ministre peut dire qu'il s'agit d'un grand projet, que c'est là le grand but de sa vie, que cet ouvrage ouvrira à la colonisation les parties reculées du pays, mais je pourrais lui faire remarquer qu'il y a une population qui vit dans une région plus rapprochée, que ces gens demandent protection et que le Grand Tronc ne peut faire cesser l'état de choses dont on se plaint.

Il est une autre chose que je n'ai entendu mentionner ni ici ni ailleurs, et qu'a fait surgir dans mon esprit la déclaration du premier ministre concernant le pouvoir de conclure nous-mêmes nos traités. Je partage dans une large mesure, son opinion sur cette

question, mais qu'il me permette de lui demander pourquoi il n'a pas inséré dans son projet de loi une disposition obligeant le Grand Tronc d'établir son bureau principal au Canada ? Ce qui a caractérisé spécialement la construction du Grand-Tronc-Pacifique, c'est qu'il s'agissait d'une entreprise nationale dont l'administration et la direction se trouvaient au Canada.

Mais qu'est-il arrivé dans le cas du Grand-Tronc-Pacifique ? Après que le contrat eut été signé, scellé et remis par le parlement du Canada, on a dû l'envoyer en Angleterre, afin de le faire ratifier par la Compagnie du Grand Tronc. Celle-ci a refusé cette convention, l'œuvre du parlement canadien. Voilà ce qui n'aurait jamais dû se produire. Je crois qu'avant d'adopter ce projet de loi, nous devrions exiger que le Grand Tronc établisse son bureau principal au Canada même ; nous pourrions alors connaître ceux avec lesquels nous traitons, et le parlement du Canada ne recevra pas l'affront de voir rejeter ses décisions. Le parlement ne doit pas être flatté de voir ses volontés soumises à la ratification de Rivers-Wilson, à Londres ; les directeurs de cette compagnie devraient demeurer au Canada même, ce qui nous permettrait de négocier avec eux, ainsi que l'exige le simple sens des affaires.

Je ne parlerai pas de la question de Terre-Neuve, mais je désire mentionner un fait se rapportant à la baie d'Hudson, et que j'ai signalé à l'attention de la Chambre, à la dernière session. Après l'aveu du très-honorable premier ministre au sujet du pouvoir de conclure nos traités et de la façon dont nous avons été ignorés en Angleterre, je crois qu'il est grand temps pour nous de prendre certaines mesures dans le but de conserver l'intégrité de notre territoire dans cette région de la baie d'Hudson. J'appuierai avec grand plaisir tout ce que le gouvernement tentera dans ce sens. Comme nos voisins du sud ne cachent pas leur hostilité à notre endroit, nous devrions nous tenir prêts à faire tout ce qu'il faudra pour empêcher qu'on entame notre territoire.

Le premier ministre nous a dit que ce n'est pas la coutume de parler du tarif dans un discours du Trône. Sa mémoire est courte, parce qu'en 1897, le discours du Trône contenait le paragraphe suivant :

> Une mesure vous sera soumise à l'effet de reviser le tarif, la quelle, on a lieu de l'espérer, fournira le revenu nécessaire et, tout en sauvegardant les intérêts industriels, rendra notre système fiscal plus satisfaisant à la masse du peuple.

Devons-nous admettre que, s'il n'est pas question de la revision du tarif dans le discours du Trône, le peuple de ce pays ne doit pas espérer voir améliorer son sort au cours de cette session? M. l'Orateur, notre population demande une protection plus élevée. Elle n'est pas satisfaite du tarif actuel. Si le Canada est prospère, aujourd'hui, c'est parce que le parti libéral n'a pas accompli ce qu'il promettait de faire, lorsqu'il se trouvait dans l'opposition. Nos adversaires devaient, disaient-ils, faire disparaître le protectionnisme de la surface du pays. Ce n'est pas ce qu'ils ont fait et, aujourd'hui, le pays tout entier est en faveur d'une politique nationale devant développer nos ressources. L'opposition libérale combattait les industries du Canada ; les capitalistes craignaient de risquer leur argent dans ces entreprises ; l'ouvrier canadien n'était pas assuré de trouver de l'emploi ; mais, à leur arrivée au pouvoir, les libéraux ont décidé de maintenir le régime protectionniste dans une certaine mesure, et c'est ce qu'ils ont continué de faire depuis. Aujourd'hui, je le crois, le peuple entier demande une protection plus élevée que celle que nous avons eue par le passé.

Que l'honorable leader du gouvernement me permette de lui rappeler qu'il est bien difficile de traiter de questions de commerce avec les Etats-Unis. Il est vrai que ces derniers ont fini par comprendre leur propre position, à la suite des menaces de représailles faites par le premier ministre d'Angleterre. Cela a servi puissamment à répandre l'idée de réciprocité commerciale parmi le peuple américain. Il y a quelques années, le très honorable premier ministre nous revenait de Washington les mains vides; si mon honorable ami avait alors menacé d'user de représailles, il eût peut-être obtenu quelque chose. C'est la seule manière d'amener nos voisins à résipiscence.

Les libre-échangistes d'Angleterre constatent maintenant cette vérité. Le tarif est efficace, il développera notre pays et nos industries nationales. Le peuple américain est protectionniste; l'Angleterre commence à le devenir. Notre tarif protecteur devrait être plus élevé. Le Canada devra soutenir une concurrence très dangereuse de la part des Etats-Unis si ces derniers sacrifient leurs produits. Nos voisins se trouvent dans une position pire que la nôtre; leurs industries produisent trop pour la consommation et ils ont en abondance des marchandises dont ils veulent inonder le marché étranger. Le mot " inonder " est très familier, aujourd'hui, aux hommes politiques d'Angleterre. Le peuple de la mère-patrie comprend qu'il faut enrayer ce mal, seul, un tarif protecteur peut lui permettre d'atteindre ce but.

Je n'hésite pas à dire que le sentiment de ma province est en faveur d'une protection plus élevée. Les cultivateurs du Canada deviennent de plus en plus protectionnistes, et je crois qu'il en est ainsi des habitants du Nord-Ouest. Ils pensent qu'un tarif, surtout s'il est différentiel pour tout l'empire, leur rapporterait certains avantages. Je me permettrai de dire un mot à ce sujet. Nous admettons tous, aujourd'hui, qu'il existe une alliance politique étroite entre le Canada et la mère patrie. Nous commençons à croire à une alliance défensive, et je félicite le gouvernement d'avoir fait des démarches dans ce sens. Mais, s'il y a une alliance et politique et

défensive, il doit nécessairement exister une alliance commerciale qui devrait être basée sur le principe de la protection. Cette théorie n'a rien qui répugne au principe de la protection. Nous pouvons avoir un tarif protecteur au Canada, tout en accordant une certaine préférence à l'Angleterre et à toutes les autres parties de l'empire. Je crois que l'opinion du peuple anglais se prononcera en faveur du maintien du lien politique actuel, mais rendu plus étroit par une alliance défensive qui amènerait une union commerciale quelconque.

Les membres de la droite se trompent quand ils veulent conclure un traité d'union commerciale avec les Etats-Unis. Notre peuple ne veut pas de cela, car cette mesure, il le sait, aurait pour résultat l'alliance politique. D'un bout à l'autre du pays, notre population demande une union commerciale avec les différentes parties de l'empire, union qui ne l'obligerait pas à abandonner la protection, mais qui lui donnerait l'avantage de rivaliser avec les pays protectionnistes comme le sont les Etats-Unis. Ontario, Québec, les provinces maritimes, le Nord-Ouest espèrent que le tarif sera augmenté de manière à leur permettre de soutenir la concurrence contre les Américains, surtout si ces derniers tentent de vendre à sacrifice en Canada leurs marchandises ; notre peuple désire conclure avec la mère patrie une entente basée sur un tarif différentiel.

Nos adversaires disent que notre pays est prospère. Sans doute, la prospérité règne au Canada, mais on pourrait la rendre encore plus grande. Le Nord-Ouest se coloniserait plus rapidement, dans l'est en verrait augmenter le nombre des manufactures et le volume du commerce, et le Canada se développerait aussi rapidement que l'ont fait les Etats-Unis, si nous adoptions le principe d'une protection plus élevée. Ainsi que je l'ai déjà dit, ce que les Etats-Unis et le Canada ont à redouter, ce ne sont pas les trusts formés sous l'empire du tarif, mais les monopoles qui exploitent les services d'utilité publique. Tant que nous consacrerons notre argent à donner plus de force à des monopoles, comme nous le faisons, aujourd'hui, nous n'arriverons jamais à la solution de la question des moyens de transport, mais nous accorderons à ces monopoleurs l'avantage d'écraser plus facilement le peuple. Mettons fin à cet état de choses, et dépensons les deniers publics de façon à favoriser notre peuple. Voilà ce que je demande, voilà ce que réclame notre population. Celle-ci ne veut pas d'un chemin de fer au fond des bois; elle désire obtenir quelques avantages pour elle-même. Si le gouvernement lui présentait un projet de construction d'une ligne transcontinentale, projet basé sur l'intérêt du pays, il pourrait raisonnablement lui demander son concours. Mais les ministres n'ont rien de semblable à nous offrir ; ils n'ont qu'un projet dont l'exécution coûtera énormément cher et qui sera au bénéfice d'une compagnie particulière. On a soulevé la question de l'autonomie des Territoires du Nord-Ouest. J'ignore quelle mesure dans ce sens sera présentée durant cette session ; mais je me déclare partisan du gouvernement par le peuple. La population du Nord-Ouest est prête à assumer la responsabilité de se gouverner elle-même, comme nous, dans Ontario, sommes bien déterminés à maintenir le système que nous avons. Pourquoi n'aurait-elle pas le gouvernement qu'elle se choisirait ? Elle est prospère ; elle a des écoles et d'autres institutions qui lui permettent de se gouverner elle-même ; elle peut administrer ses affaires aussi bien que ce gouvernement peut le faire pour elle. Pourquoi ne pas former des provinces de ces territoires ? Le peuple demande des changements, et il ne peut rien obtenir. Mais si le Grand-Tronc ou le chemin de fer Canadien du Pacifique désire quelque chose on voit le grand parti libéral, ce prétendu champion des droits du peuple, faire tous les efforts possibles pour accorder à ces compagnies ce qu'elles demandent. Il n'existe au Canada aucune législation favorisant le peuple, mais chacun apporte sa contribution qui sert à enrichir les grandes compagnies. Cet état de choses doit disparaître. Peut-être l'utilité des mots " conservateur " et " libéral " a-t-elle disparue dans notre pays. Peut-être le jour est-il arrivé de fonder un véritable parti national qui ait confiance dans le Canada, dans son peuple, et qui soit prêt à travailler pour la nation et non pour les corporations. Si nous voulons assurer la véritable grandeur de notre pays, si nous voulons rendre justice à nous-mêmes, il nous faut faire servir directement les ressources du Canada et les deniers publics au bien-être du peuple lui-même, et non à la richesse de certains particuliers et des grands monopoles qui oppriment notre population. Il est temps que cela finisse et vous constaterez ce fait, si vous parcourez le pays. L'opposition actuelle s'est prononcée en faveur de la nationalisation de l'Intercolonial et de son prolongement.

La population du Nord-Ouest reconnaît qu'on ne peut résoudre la question des moyens de transport, si l'on n'agit pas suivant des principes nationaux; c'est là ce que tout notre peuple admet, ce que j'ai cru depuis quelques années, et ce que je crois encore. L'idée fait son chemin et le nombre de ses partisans augmente de jour en jour. Ayons un tarif national, un système national de moyens de transport, maintenons l'intégrité du Canada sur ce continent de l'Amérique septentrionale. Ce sont ces propositions nationales que le peuple canadien approuvera. Tels sont les principes que j'ai invoqués dans mon comté et dans ma province, et le peuple a répondu : Il n'élira que les hommes qui discutent les questions publiques, en se plaçant à ce point de vue. On ne peut plus se servir des anciennes théories, car le pays n'en veut plus. Il sait enfin que, jusqu'à présent, les gouvernements et les partis, au

Canada, ont travaillé pour les corporations, gaspillé les ressources du pays, et n'ont rien fait directement en faveur du peuple. Cela, j'en ai la confiance, disparaîtra bientôt. J'espère que nous pourrons voir les commencements d'un grand mouvement national, œuvre des membres de l'opposition. Si ces derniers veulent instruire le peuple d'après ces principes, et opposer ceux-ci aux théories des membres de la droite, le peuple verra bientôt luire le jour où il sera soulagé, où le pays marchera réellement dans la voie du progrès. J'espère que ce jour est proche, et qu'on fasse les élections cette année ou l'an prochain, les membres de cette Chambre constateront que ce n'est qu'en suivant ces grands principes nationaux, qu'ils pourront obtenir l'appui du peuple de ce pays.

L'honorable M. HAGGART : L'heure est avancée, et si mon très honorable ami y consent, je proposerai que le débat soit ajourné.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'ai aucune objection à cela, mais j'espère qu'à l'avenir, les séances se prolongeront plus tard dans la soirée. Je proposerai, en amendement, que les mots suivants soient ajoutés à la motion :

Que l'ordre pour la prise en considération de la motion pour une adresse à Son Excellence, le Gouverneur général, en réponse à son discours à l'ouverture de la session, aura la priorité sur toutes autres questions, à l'exception de la présentation des bills, jusqu'à épuisement du débat.

L'amendement est adopté.

La motion de l'honorable M. Haggart est adoptée et le débat est ajourné.

AJOURNEMENT—ETUDES SUR LE TRAJET PROJETE DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que la séance soit levée.

M. R. L. BORDEN : Avant l'ajournement, j'appellerai l'attention de mon très honorable ami sur le fait que, depuis la dernière session, la presse ministérielle nous a annoncé, ce que je crois être authentique, qu'on avait fait des études topographiques sur la ligne du nouveau Grand-Tronc-Pacifique entre Abitibi et Winnipeg, soit sur une distance d'au delà de 1,100 milles, et que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a remis ces relevés au gouvernement. Je cite le " Herald ", de Montréal, numéro du 17 ou du 18 novembre dernier. Ce journal dit :

Le printemps dernier, lorsque la Grand Tronc a, pour la première fois, soumis au parlement son projet d'un chemin de fer qui devait alors s'étendre de l'ouest à North-Bay, il envoya de Winnipeg au lac Abitibi des ingénieurs qui devaient opérer à l'est et à l'ouest. Ces personnes ont terminé maintenant leurs travaux et ont fait au gouvernement un rapport de ces derniers ; ce qui permettra de commencer plus tôt la construction de cette ligne.

M. MACLEAN.

Je voudrais savoir si le gouvernement possède le rapport de ces études, et, dans l'affirmative, s'il a quelque objection à les déposer sur le bureau de la Chambre, à une date rapprochée, afin qu'on puisse s'en servir, lorsqu'il s'agira de discuter le projet de loi se rapportant à certains amendements au contrat entre le gouvernement et le Grand-Tronc-Pacifique.

Le PREMIER MINISTRE : Le gouvernement n'a aucun rapport de ce genre.

La motion est adoptée et la Chambre lève sa séance à dix heures et trente minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 15 mars 1904.

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

GRAND-TRONC-PACIFIQUE — CORRESPONDANCE.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je demanderai à l'honorable premier ministre quand il se propose de déposer sur le bureau la correspondance échangée avec la Compagnie du Grand Tronc ou avec les promoteurs du Grand-Tronc-Pacifique, correspondance dont il a parlé hier dans son discour sur l'adresse ?

Le PREMIER MINISTRE : Je ne saurais préciser la date, mais la correspondance sera déposée au moment d'engager le débat sur cette question, sinon avant. Je serai en mesure de renseigner mon honorable ami plus tard.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Le dépôt de cette correspondance avant la présentation de la résolution serait utile à la députation.

ADRESSE EN REPONSE AU DISCOURS DU TRONE.

La Chambre reprend la discussion de la motion de M. Grant proposant une adresse à Son Excellence le Gouverneur général en réponse à son discours à l'ouverture de la session.

L'honorable JOHN HAGGART (Lanark-sud) : Au moment de prendre part au débat sur l'adresse, je me permettrai de féliciter ceux qui l'ont proposée et appuyée. J'ai écouté avec beaucoup de plaisir les discours de ces deux députés. Celui qui a proposé l'adresse (M. Grant), dérogeant un tantinet à l'usage, nous a d'abord entretenu de la décision du tribunal d'arbitrage dans l'affaire de l'Alaska. La sentence, a-t-il dit —et je suis de son avis—si elle n'est pas celle que nous attendions, n'est pas aussi préjudiciable aux intérêts du Canada que

nous l'avons cru tout d'abord. A ce sujet a surgi, lors d'une session précédente, la question des pouvoirs du Canada quant à la négociation de ses propres traités. J'ai écouté très attentivement les observations du leader du gouvernement (sir Wilfrid Laurier), mais je dois avouer que je ne les ai pas comprises. Il a déclaré qu'il désirait qu'une plus grande initiative nous fût laissée pour négocier des traités avec les puissances étrangères. Chacun sait que le pouvoir de conclure des traités appartient au roi; c'est l'une des prérogatives royales. Parfois, ni les Communes ni la Chambre des Lords ne sont appelées à ratifier un traité. Lorsqu'il concerne le commerce ou les rapports des sujets avec la Couronne, alors seulement le parlement anglais intervient. L'honorable premier ministre a déclaré que ce qu'il veut obtenir, c'est le droit de prendre l'initiative dans la négociation des traités de commerce avec l'étranger. Mais, certes, le Canada possède aujourd'hui ce privilège dans toute son étendue. Les autorités impériales ont toujours soustrait le Dominion à l'application des traités conclus avec une nation étrangère, à moins d'obtenir notre assentiment et, à mainte reprise, elles ont conféré au gouvernement du Canada le pouvoir de nommer des représentants pour entamer ou conclure des négociations concernant les traités de commerce que nous jugions les plus favorables pour notre pays.

Moi-même, j'ai demandé à la dernière session pourquoi tous les documents se rattachant à l'affaire de l'Alaska n'étaient pas déposés et l'honorable premier ministre me répondit qu'il attendait la permission du gouvernement impérial, et que, si ce dernier refusait son consentement, il soumettrait quand même la correspondance au parlement. Nous attendons toujours cette correspondance. Qu'avait-il à blâmer dans la convention relative à l'Alaska ? La question de la frontière alascaine et toutes les autres matières litigieuses furent soumises à une commission approuvée par les autorités impériales qui nous laissaient le choix de deux commissaires. Ceux-ci ne voulurent pas conclure un traité. Lord Herschell, dans son rapport au marquis de Lansdowne, déclara qu'il était impossible à cette époque d'en venir à une entente avec les Américains et je suppose qu'on s'était employé de toutes manières à faciliter un arrangement.

Lord Lansdowne écrivait à l'ambassadeur anglais à Washington qu'avant l'abrogation du traité Clayton-Bulwer toutes ces questions devaient être soumises à la conférence internationale. Le pouvoir était entre nos mains. Dans un discours prononcé en Angleterre, lord Salisbury faisait une déclaration identique. Il demandait pourquoi serions-nous obligés de consentir au pied levé à l'abrogation immédiate du traité Clayton-Bulwer, tandis qu'on avait remis à plusieurs reprises la conclusion d'autres traités et le règlement d'autres matières dont une commission avait été saisie.

Après cela, le premier ministre vient nous dire qu'on ne nous a pas rendu justice. Avait-il le droit de nommer la moitié des membres du tribunal ? N'a-t-il pas désigné deux Canadiens pour en faire partie et le troisième commissaire anglais, lord Alverstone, n'a-t-il pas été nommé du consentement ou plutôt à la demande du gouvernement canadien ? Alors, que peut-on reprocher aux autorités impériales puisque le leader du gouvernement a eu le choix de la moitié des membres du tribunal ?

Le Canada fut libre de plaider sa cause comme il l'entendait. Une partie de la correspondance des autorités anglaises nous est maintenant connue. L'Angleterre déclarait qu'il serait peut-être impossible d'en arriver à une entente, mais que les plaidoieries pourraient élucider la question au point de permettre d'effectuer un règlement plus tard.

Que pouvait-on reprocher au gouvernement impérial à ce sujet ? Les autotés canadiennes furent libres de conduire leur cause à leur guise, pourtant elles semblent vouloir incriminer le gouvernement impérial et invoquer l'issue de cette affaire pour motiver la demande de pouvoirs plus étendus dans la négociation des traités. Quand le leader du ministère traita cette question, quelle demande formula-t-il ? Il réclama le privilège de prendre l'initiative dans la négociation des traités de commerce avec les nations étrangères. Chacun sait que nous l'avons déjà. Nous ne le possédons pas dans sa plénitude, mais il nous est accordé chaque fois que nous le demandons. S'agit-il denommer un agent pour négocier un traité avec les Américains, notre demande nous est accordée. Désire-t-on entamer des négociations avec l'Espagne, la requête du Canada est octroyée sur-le-champ. Veut-on conclure un traité avec la France, le gouvernement impérial nomme un agent et nous confère tous les pouvoirs nécessaires. Puisqu'il en est ainsi, qu'est-ce que l'honorable premier ministre désire de plus? Il n'a plus rien à souhaiter. On ne saurait lui conférer les pouvoirs qu'il demande, car cela serait rompre les liens qui nous unissent à la Grande-Bretagne. Sans cette sécession, nous ne pouvons pas avoir le plein pouvoir de conclure des traités, de céder une partie du territoire au besoin et de conclure les arrangements qu'il nous plairait avec une puissance étrangère.

Je dois avouer que le menu qu'on nous présente est l'un des plus maigres qui aient jamais figuré à des agapes parlementaires. Il n'est question que de ratifier certaines modifications de la convention du Grand-Tronc-Pacifique et d'étudier une loi concernant la milice, loi contenant—

Plusieurs importantes modifications à la loi actuelle, modifications rendues nécessaires par suite de l'augmentation de l'effectif et destinées à en développer l'efficacité.

Je constate que le premier ministre et le gouvernement ont fait faire à Son Excellence le Gouverneur général une déclaration relative à un sujet que nous croyions avoir épuisé lors du débat de la dernière session. Voici cette déclaration :

Longtemps avant que puisse s'achever la construction du chemin de fer Transcontinental, autorisée par le parlement à sa dernière session, l'urgente nécessité de ce chemin comme moyen de transporter les produits de l'ouest à nos propres ports de l'Atlantique sera devenue manifeste, abstraction faite des nombreux avantages devant résulter de ce qu'on aura ouvert la partie nord des provinces de Québec et d'Ontario pour favoriser la colonisation et diverses entreprises.

L'honorable gentleman caresse-til encore l'espoir que ce chemin de fer transportera la masse ou une partie quelconque, des produits des Territoires du Nord-Ouest depuis les prairies jusqu'au littoral ? A-t-il lu les discours touchant la question du transport que différentes personnes ont prononcées récemment ? A-t-il surtout pris connaissance des déclarations faites devant le Club Canadien à Toronto par le président de la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique ? A-t-il lu les observations de sir William Van Horne sur le même sujet? Sait-il quel a été pendant la dernière saison le coût du transport du grain de Port-Arthur et de Duluth à Montréal ? Pendant toute la saison on a entrepris d'amener le grain de Duluth et de Port-Arthur à Montréal à raison de trois cents et demi par boisseau et, parfois, on l'a transporté moyennant deux cents et demi: Le Premier ministre prétend-t-il qu'un chemin de fer qui relierait Winnipeg à Québec pourrait rivaliser avec cette route ? De fait, les chemins de fer qu'on a construits pour voiturer le grain sur une partie de la distance qui sépare Port-Arthur de Montréal entrant ainsi en concurrence avec le transport par eau, s'apercevront l'été prochain qu'ils en ont bien peu à transporter. Les gérants de ces voies ferrées s'alarment de cette perspective. Ils ne peuvent pas transporter avantageusement les céréales à raison de trois cents et demi et de deux cents et demi par boisseau .

Le premier ministre se propose de modifier son premier projet. Ce dernier, dit-il, était trop avantageux. Il a reproché à mon honorable leader d'être entré dans la discussion des détails du projet après avoir déclaré qu'il n'en ferait rien. Mon honorable ami ne s'est aucunement arrêté aux détails de l'entreprise. Il a voulu savoir pourquoi on nous demandait d'altérer la teneur de la convention et de la rendre plus favorable à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, après que le premier ministre eut déclaré au peuple canadien que des actions de la Compagnie au montant d'un million de louis avaient été déposées en garantie de l'exécution de la convention. Voilà tout le raisonnement de mon honorable ami qui a déclaré qu'il attendrait pour discuter le projet que celui-ci fût communiqué en son entier à la Chambre, attendu que le leader du gouvernement avait donné avis d'une motion qui donnerait lieu à un débat approfondi detoute la question.

L'an dernier, dans mon discours j'ai affirmé que la ligne de Québec à Moncton ne se construirait pas. Je vois dans ce bill un plan qui permettrait au gouvernement d'abandonner non seulement cette partie du réseau mais aussi la section qui passerait au nord du lac Supérieur. Pourquoi le premier ministre veut-il aujourd'hui imposer au pays la réalisation de ce projet? En quoi la situation actuelle diffère-t-elle de l'état de choses qui existait lorsqu'il présenta sa résolution touchant le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Lorsqu'il s'est agi d'établir cette voie au nord du lac Supérieur, il proposa une résolution déclarant qu'on ne devrait pas construire un chemin de fer à travers cette contrée inhospitalière et déserte et qu'on pourrait employer plus avantageusement ailleurs les fonds destinés à cette entreprise.

Le projet qu'il soumet diffère entièrement de celui que la Compagnie du Grand Tronc avait exposé. Le président de la compagnie disait dans un de ses discours : Le projet que je soumets a pour but de relier North-Bay à Winnipeg et de nous permettre de construire un chemin de fer partant de Winnipeg, traversant les prairies et allant aboutir à l'océan Pacifique. Il disait que le leader du gouvernement avait proposé à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique les autres parties du projet. Elles ne sont pas nécessaires ; la compagnie n'en a pas besoin ; c'est le premier ministre qui en est l'auteur.

Le leader de la droite a amèrement reproché au chef de l'opposition ses critiques concernant la nomination de M. Blair à la présidence de la commission des chemins de fer. M. Blair, a déclaré mon honorable ami, discourant dans cette Chambre sur la politique ministérielle relative au Transcontinental, a insinué—insinuation gratuite au dire de l'honorable ministre de la Justice (l'honorable M. Fitzpatrick)—que cette convention avait pour but de favoriser des particuliers. Il a fait ressortir le fait que M. Blair n'a jamais rétracté cette accusation. Elle est encore debout. Bah ! répond le leader du gouvernement, s'il existe un léger différend entre nous ou s'il ne partage pas mon avis sur un grand problème politique, faut-il que le pays refuse les services du Canadien le plus habile et le mieux renseigné sur les questions de chemin de fer ? Je nie que M. Blair ait les aptitudes requises pour occuper cette position. A en juger par son administration de l'Intercolonial et par les gaspillages, pour ne pas dire plus, auxquels il s'est livré, ce serait le dernier homme à choisir pour remplir ces fonctions. Examinons ce que pense de ceci le premier ministre lui-même. Quand il a conçu le projet de ce chemin de fer transcontinental, a-t-il pris l'avis de M.

Blair ? Lui a-t-il demandé ce qu'il en pensait ? Aujourd'hui, le premier ministre déclare que M. Blair est plus renseigné sur les questions de chemin de fer qu'aucun autre citoyen du Canada ; pourtant, il a formé et élaboré son projet sans consulter M. Blair, sans lui demander son avis. Puisque le président de la commission des chemins de fer a tant de titres pour occuper cet emploi, puisqu'il est l'un des citoyens des mieux renseignés sur les questions de chemin de fer, il faut donc conclure que le premier ministre se croit encore mieux renseigné que lui, car il n'a pas cherché à profiter de ses lumières ?

Que dire des collègues de M. Blair dans la commission ? Il y a M. Bernier, citoyen très respectable, qui était ministre du Revenu de l'intérieur, et M. Mills que je ne connais aucunement. Les amis les plus fervents de M. Bernier, eux-mêmes, n'ont jamais cru qu'il possédait les aptitudes requises pour occuper cette position. Quant à M. Mills, je n'ai jamais entendu dire qu'il fût versé dans les questions de transport ; je sais qu'il faisait partie du personnel du Collège d'Agriculture de Guelph, mais je n'ai jamais appris qu'il possédait les connaissances requises chez un commissaire des chemins de fer. Voilà ceux qu'on a appelés à faire partie de l'un des tribunaux les plus importants du pays.

Le leader de l'opposition a laissé entendre que, comme on s'attendait à une élection générale l'automne dernier, on a peut-être nommé M. Blair, qui exerçait une certaine influence au Nouveau-Brunswick, de crainte qu'il ne fît servir cette influence au détriment du gouvernement, si on ne prenait pas ce moyen de l'apaiser. Le premier ministre nie cette imputation, ce qui n'empêche pas la population de tout le pays d'y ajouter foi. On croit, à juste titre, selon moi, que le gouvernement a nommé M. Blair président de la commission, afin d'acheter son silence. M. Blair peut être un avocat habile, mais, je le répète, à en juger par son administration de l'Intercolonial, il ne saurait à aucun titre passer pour un expert en matière de chemin de fer. En somme, il n'y a guère lieu de douter que la nomination des commissaires a été motivée par des considérations politiques plutôt que par leurs aptitudes à remplir cette fonction.

Le président de cette commission a reproché au gouvernement d'avoir lancé ce projet pour des fins inavouables, d'après l'interprétation que le ministre de la Justice a donnée à son langage. Les partisans du premier ministre ont élevé la voix à tour de rôle dans cette enceinte et ont affirmé que M. Blair refusait son appui au gouvernement parce qu'il n'aurait pas carte blanche dans l'adjudication des entreprises relatives à la construction du Transcontinental.

Je demanderai au premier ministre s'il a vraiment réfléchi à ce que coûtera l'établissement d'une voie ferrée de Winnipeg à Québec et de Québec à Moncton. Je me demande s'il a bien l'intention de construire ce chemin de fer. Sait-il que les travaux de terrassement de la voie ferrée entre Winnipeg et Port-Arthur ont coûté $80,000 ou $90,000 par mille? A-t-il examiné les dépenses que fait le gouvernement d'Ontario pour établir un chemin de fer entre North-Bay et le lac Timagami? Sait-il que d'après un relevé communiqué à la Chambre d'assemblée d'Ontario, cette voie coûtera $27,000 par mille, sans parler de $3,000 pour l'outillement, formant un total de $30,000 par mille et pourtant il ne s'agit que d'un chemin de fer de colonisation. Ses pentes sont d'un pied à un pied et demi par 100 pieds, ce qui équivant à 66 ou 67 pieds par mille, et elles sont nombreuses. Ce chemin présente des courbes de dix degrés. Si le pays qui sépare Winnipeg de Québec est aussi avantageux que la région que traverse le chemin de fer construit par le gouvernement d'Ontario, l'Etat dépensera $60,000 par mille pour y établir une voie ferrée.

L'honorable premier ministre fait une convention au pied levé. Il signe un contrat avec le Grand-Tronc-Pacifique pour la construction de cette ligne que la compagnie exploitera pendant un certain nombre d'années. A mon sens, jamais un gouvernement n'a fait un marché aussi absurde. Les entrepreneurs eux-mêmes n'en veulent pas. Ils refusent d'exploiter cette partie de la voie qui va de Winnipeg à Québec et de Québec à Moncton. Ils savent bien que cette ligne leur sera entièrement inutile pendant plusieurs années. Je lis sur le feuilleton de la Chambre un avis que le premier ministre a donné de la présentation d'une résolution relative à cette convention et, lorsque nous serons saisis de cette résolution, nous aurons, à n'en pas douter, l'occasion d'en scruter les détails.

La loi de la milice est la seule autre question importante à laquelle le discours du trône fasse allusion. Nous espérons tous qu'un bon projet de loi sera présenté. La gauche est d'avis que le Canada doit contribuer à la défense de l'Empire. Nous croyons de notre devoir de prendre part à la défense de nos plages à laquelle le gouvernement impérial contribue si généreusement. Il a une station navale sur l'Atlantique et une autre sur le Pacifique et il entretient une garnison à Halifax ainsi qu'à Esquimalt dans le seul but de défendre ce pays. Tant que nous formerons partie de l'Empire, et j'espère que nous ne nous en séparerons jamais, nous devrons, il me semble, contribuer notre juste part pour la défense de notre pays et de l'Empire, dans une certaine mesure. Le très honorable gentleman l'a dit, nous devrons avoir le libre emploi de notre apport mais, à cette condition-là, nous devrons faire quelque chose pour mettre le Canada sur un bon pied de défense.

Notre milice doit être quelque chose de plus que ce que décrivait à la dernière session le représentant d'Haldimand (M. Thompson) comme l'ombre d'un cadre d'armée.

J'approuve tout ce que le ministre de la Milice fera dans le but d'augmenter l'efficacité des services que la milice peut rendre quand il s'agit de défendre ce coin de l'empire.

Le discours du trône est plus remarquable par les choses qu'il omet de dire que par les déclarations qu'il renferme. Il ne souffle pas mot du tarif. Une autre session ne s'écoulera certainement pas sans qu'on retouche le tarif. Je suis porté à attendre du nouveau à ce sujet après le discours prononcé à Montréal par le ministre des Finances et dans lequel il a fait allusion à une revision du tarif, et après la déclaration plus formelle de son collègue, le ministre de la Marine et des Pêcheries (l'honorable M. Préfontaine) donnant à entendre qu'on supprimerait les anomalies qui déparent le tarif et qu'on élèverait les droits au besoin, afin de protéger nos industries.

D'autres membres du gouvernement ont tenu le même langage. Je regrette de dire que le discours de l'honorable leader du gouvernement n'était pas précisément dans la même note. Il nous a parlé du terrible état de choses qui règne aux Etats-Unis, pays qu'il a représenté comme le foyer des coalitions commerciales et de l'anarchie. Il a promis de nous prévenir contre une pareille situation. Si ses paroles avaient un sens, elles signifiaient que l'honorable premier ministre n'entend pas venir en aide à l'industrie nationale qui périclite graduellement. Pourquoi donc le premier ministre dit-il une chose dans un coin du pays tandis qu'ailleurs d'autres membres de l'administration tiennent un langage différent ? Est-ce dans le but de se concilier toutes les classes de la population ou de plaire au goût de chacun ? Partout où il se trouve, le premier ministre flatte les passions de son auditoire. La plupart, ou du moins, un bon nombre de ses collègues prêchent la protection tandis que quelques-uns de ses partisans sont hostiles à cette pernicieuse doctrine, pour me servir des expressions du ministre du Commerce (sir Richard Cartwright). Je déclare à l'honorable gentleman que la population du pays est en faveur de la protection des industries canadiennes.

Elle sait que l'industrie languit. Elle sait que le revenu excessif du Canada provient en partie de la stagnation de nos entreprises industrielles. Voyez, par exemple, l'industrie lainière, l'une des plus anciennes du pays, établie il y a près de quarante ans, industrie dont les produits pouvaient soutenir avantageusement la comparaison avec ceux de toute autre industrie de n'importe quelle autre nation du globe. Cette industrie a dû soutenir la concurrence des articles inférieurs fabriqués avec du coton seulement dans le Yorkshire et qui sont vendus au Canada à des prix ruineux pour notre industrie lainière, bien que l'acheteur perde en valeur ce qu'il économise sur le prix de la marchandise. Ainsi, la politique du chef du gouvernement a eu comme résultat d'étouffer une des plus anciennes et des plus importantes industries nationales, une industrie qui fournissait à la population l'équivalant de son argent en marchandises.

Le présent gouvernement devrait élever les droits de manière à mettre un frein à l'importation de ces articles inférieurs et bon marché et à faire disparaître ce surplus de quinze ou dix-huit millions d'impôts qu'il perçoit en sus de ce que requiert l'administration des affaires publiques. Que les articles sur lesquels on prélève ces impôts soient dorénavant fabriqués au Canada. La doctrine du libre-échange a vu ses beaux jours et notre population exige que les produits ouvrés qu'elle consomme soient fabriqués dans notre propre pays.

L'idéal pour un pays c'est la concentration dans les cités des fabriques qui approvisionnent les campagnes des alentours. Les nations privées d'établissements industriels sont pauvres et arriérées. Ce qu'il nous faut, c'est la diversité des industries, mais il est très difficile de l'obtenir sous l'empire de la politique du premier ministre et de ses collègues. Ils ne laissent entrevoir aucune lueur d'espérance à nos établissements industriels. Les paroles du premier ministre sont plutôt de nature à les décourager et je suppose que c'est lui qui dirige l'opinion du cabinet sur cette question.

Qu'est-il advenu de toutes ses promesses et des engagements pris par ses amis ? Nous devions obtenir la réciprocité avec les Etats-Unis et un tarif de faveur de la Grande-Bretagne. Or, de l'aveu du premier ministre, la conférence internationale ne se réunira plus. Elle n'existe plus pour ainsi dire. Il nous déclare que les Etats-Unis devront faire le premier pas, s'ils veulent saisir la conférence internationale de quelque question. Ce sera à eux, non pas à nous, à prendre l'initiative. Il y a donc lieu de croire que cette conférence n'existe plus.

On nous dit ensuite de surveiller les actes du parlement impérial. Avant de rien faire, il nous faut pénétrer les desseins de l'Angleterre. La population anglaise s'avance dans une voie où la majorité du peuple canadien est heureuse de la voir s'engager. M. Joseph Chamberlain reflète l'opinion et les sentiments des neuf dixièmes de notre population. Il soutient que l'unité de l'empire doit avoir autre chose que le sentiment pour base. Il faut une union douanière entre la mère patrie et ses diverses colonies. Pourtant, le premier ministre ne fait rien pour favoriser une pareille union. Il ne veut même pas faire connaître les idées que ses collègues et lui ont exprimées au congrès impérial. Il n'a pas voulu permettre aux autorités anglaises de déposer sur le bureau des communes d'Angleterre la correspondance et les documents concernant les délibérations de ce congrès. Pourquoi n'avons-nous pas obtenu ces papiers? Pourquoi ignorons-nous ce que le premier ministre a dit devant ce congrès? N'avons-nous pas le droit de connaître l'opinion qu'il a exprimée afin de savoir s'il a

fidèlement interprété le sentiment public. La publication qu'on aurait donnée à ces délibérations ne pouvait nuire en aucune façon aux intérêts de l'empire.

Le secrétaire des colonies a demandé aux différentes colonies la permission de les publier, mais l'honorable premier ministre refusa d'accorder cette permission et nous n'avons pas le dossier complet. Par conséquent, nous ne savons pas jusqu'à quel point l'honorable Joseph Chamberlain se fait l'écho des opinions émises par ceux qui nous représentaient à cette conférence. Nous ne pouvons pas dire si, oui ou non, il suit la ligne de conduite qu'ils ont conseillée.

Que faut-il dire aussi des économies promises par l'honorable premier ministre? Qu'a-t-on fait pour réduire la dette publique? Qu'a-t-on fait pour prévenir le prélèvement d'un excédent d'impots douaniers, que le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) dénonçait avec tant de violence? Autrefois, il déclarait qu'un revenu douanier de $37,000,000 dépassait de beaucoup les besoins du pays et que si jamais il arrivait au pouvoir, il le réduirait de $5,000,000 à $6,000,000. Nous n'entendons plus parler de la comparaison qu'il aimait à établir entre le Canada d'aujourd'hui et les Etats-Unis en 1845, alors que leur population était de 20,000,000, et leurs dépenses de $26,000,000.

A l'heure qu'il est le gouvernement, au moyen des droits de douane et d'accise, prélève sur le peuple un impôt excédant de quinze à dix-huit millions de dollars, celui que prélevaient les conservateurs. Les dépenses totales du gouvernement conservateur en 1896 étaient de $41,702,353, et les dépenses courantes, de $36,949,142, ce qui était à peu près la moyenne des sept années précédentes.

En 1902, les dépenses courantes du gouvernement actuel ont été de $50,951,903 et les dépenses totales, de $59,931,824. Dans le seul exercice de 1902, le gouvernement s'est fait voter une somme de pas moins de $8,000,000. Cependant, ces mêmes ministres parcouraient autrefois le pays en déclarant partout que si le peuple leur confiait le pouvoir ils réduiraient les dépenses et diminueraient la dette publique. Cette dernière, loin d'être diminuée, a été augmentée, et les dépenses se sont élevées de $37,000,000 à $51,000,000.

J'ignore ce qu'elles seront pour l'exercice courant, mais en toute probabilité, elle dépasseront considérablement celles de l'exercice précédent.

Pour excuser tout cela, nos adversaires nous parlent de prospérité. Les deux honorables députés qui ont proposé et appuyé l'adresse en réponse au discours du trône, en ont parlé et l'honorable premier ministre nous a dit que la Providence était avec lui, et qu'il doit y avoir une raison pour que le pays soit si prospère sous son administration. Quels commentaires élogieux n'avons-nous pas entendu de la bouche de ses partisans ! Ils voudraient nous faire croire que le ministère actuel est la plus puissante aggrégation d'intelligence qui ait jamais présidé aux destinées de ce pays. Je me rappelle que l'an dernier, l'honorable député de York-ouest (M. Campbell), en proposant l'adresse en réponse au discours du trône, a déclaré que l'honorable premier ministre était le plus grand génie que l'humanité ait produit. Notre opinion sur les ministres du jour—

M. CLARKE : Ne la dites pas.

L'honorable M. HAGGART : Notre opinion sur les ministres du jour ne ressemble pas du tout à celle de leurs partisans. L'honorable premier ministre peut croire que la Providence est avec lui, parce qu'elle rend le pays prospère, mais, pour ma part, je considère qu'elle se montre généreuse en nous donnant quelque chose pour contrebalancer le malheur d'avoir un gouvernement comme celui-là. Si de l'aveu même de ses membres, nous avons un gouvernement aussi extravagant ; si nous avons un gouvernement qui persiste à prélever des impôts douaniers si odieusement appliqués qu'ils saignent à blanc les cultivateurs, nous pouvons du moins nous féliciter de voir le pays prospère en dépit du gouvernement. On dit souvent qu'à brebis tondue Dieu mesure le vent, et en ceci, nous en avons un exemple.

J'ai déjà demandé ce que le gouvernement pouvait montrer pour se vanter d'avoir contribué à la prospérité du pays. L'attribue-t-il à sa révision du tarif en 1897 ? Cette révision a réduit de moins d'un demi d'un pour cent le tarif précédent du gouvernement conservateur. Peut-on prétendre que c'est là la cause de la prospérité du pays ? Ces messieurs n'ont contribué en rien aux causes de notre prospérité, ils n'ont rien fait pour tenir une seule des promesses qu'ils avaient faites au peuple.

Avons-nous le libre-échange comme il existe en Angleterre ? Qu'est devenue la réciprocité avec les Etats-Unis ? Qu'a-t-on fait de la préférence commerciale avec les Etats-Unis ? Où sont les économies de toute sorte qu'on nous promettait ? Pas une seule promesse n'a été tenue. Quelle entreprise nouvelle le gouvernement a-t-il exécutée ? Que le projet nouveau a-t-il conçu ? Sa seule conception originale, c'est cette dépense qu'il propose de faire pour un nouveau chemin de fer transcontinental.

L'honorable premier ministre ne nous a pas encore dit si le prix que le peuple aura à payer pour la construction de ce chemin doit être augmenté. Il nous a seulement dit que ce projet qui devait tant contribuer à l'avancement du pays, qui devait plus que doubler nos ressources disponibles, et nous donner des avantages inappréciables, ne coûterait au pays que $13,000,000. Mais depuis, de nouveaux arrangements ont été faits avec la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc, et en vertu de ces nouveaux arrangements, cette somme sera-t-elle augmentée ou diminuée ? Devons-nous encore avoir l'inappréciable avantage d'un nouveau

chemin de fer transcontinental pour $13,000,000 comme nous le promettaient l'honorable premier ministre et l'honorable ministre des Finances ?

M. CLARKE : Le ministre des Finances a dit $16,000,000.

L'honorable M. HAGGART : Je le crois, en effet. Il s'est dit que la construction d'un chemin de fer de Winnipeg à Moncton, et l'aide donnée à la construction d'une voie ferrée de Winnipeg aux rives de l'océan Pacifique, dépasseraient peut-être $13,000,000 et il a prudemment élevé ses calculs à $16,000,000. C'est encore un point sur lequel l'honorable ministre diffère d'opinion avec le président de la commission des chemins de fer, M. Blair. Ce dernier a prétendu que les obligations au pays, s'il se lançait dans cette entreprise, s'élèveraient à $140,000,000. Entre les calculs du premier ministre et du ministre des Finances, d'un côté, et ceux de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, de l'autre, il y a donc une légère différence de $125,000,000.

Les déclarations ministérielles sur ce point avaient toutes les apparances de la sincérité, et cependant, je n'ai jamais entendu émettre dans cette Chambre une proposition aussi puérile. Il faut que l'honorable premier ministre soit convaincu que les contribuables de ce pays soient—pour me servir d'une expression usitée parmi ses compatriotes—les plus grands gobe-mouches de l'univers.

Je ne crains pas de dire que la mise à exécution de ce projet entraînera le pays dans une dépense de $140,000,000. Nous aurons occasion de discuter cette question quand les modifications apportées au contrat avec le Grand-Tronc-Pacifique nous seront soumises. J'aimerais à consulter les documents officiels sur ce point. L'honorable premier ministre a promis de les produire avant d'engager la discussion. C'en est une des plus importantes qui aient été soumises à l'attention du parlement, elle comporte une dépense de sommes énormes qui pourraient être employées de cent autres manières, beaucoup plus avantageusement pour le pays.

L'honorable premier ministre et ses collègues occupent aujourd'hui une position qu'ils ont obtenue au moyen de fausses promesses; ils n'ont tenu aucune de celles qu'ils avaient faites au peuple. Ce dernier serait disposé à lui pardonner sa volte-face sur la question du tarif, car la mise en pratique de leurs promesses libre-échangistes entraînerait la ruine du pays. Si le gouvernement nous avait donné le libre-échange, ou n'avait imposé des droits que sur le thé, le sucre et les liqueurs spiritueuses, en admettant en franchise les produits de l'industrie, il aurait retardé de cinquante ans le développement du Canada. Cette volte-face est toute à son honneur et le peuple lui pardonne d'avoir virtuellement adopté le principe de la protection introduit et mis en pratique par ses prédécesseurs.

Le pays a commencé à prospérer en 1895 et 1896 et la prospérité s'est maintenue grâce à la politique de protection du parti conservateur. Comme je viens de le dire, le tarif est resté le même, à l'exception d'une insignifiante réduction d'un demi d'un pour cent qui n'a modifié le prix d'aucun article de consommation générale importé au Canada.

A l'heure qu'il est le gouvernement refuse de modifier ce tarif, là où des changements sont absolument nécessaires, pour prévenir l'anéantissement de plusieurs industries, entre autre, celle des lainages, la plus vieille de nos industries canadiennes. Dans mon comté deux fabriques, de lainages, sont fermées depuis plus d'un an ; l'une d'elles, celle de la Compagnie Rosamond, d'Almonte, est la deuxième du Canada en importance, et elle restera fermée tant que le tarif ne sera pas modifié. Cette compagnie ne peut pas résister à la concurrence que lui font les marchandises importées ici, pour y être sacrifiées.

Une révision du tarif ne nous donnerait pas un état de choses comparable à celui dont on se plaint, aux Etats-Unis, qu'il appelle la patrie des coalitions criminelles et de l'anarchie. Voilà, certe, une piètre compliment à l'adresse de nos voisins. Je n'ai jamais entendu parler d'anarchie aux Etats-Unis, et bien qu'il puisse y avoir des coalitions illégales, il y a des lois pour les combattre, et cette législation pourrait être appliquée, et comme elle l'est dans la république voisine. Ce qu'il nous faut au Canada et ce que nous aurons quand le peuple aura été appelé à se prononcer, c'est de conserver notre propre marché pour nos propres industriels ; c'est là la volonté clairement exprimée des électeurs du Canada.

Les Canadiens ne se contenteront pas de rester un peuple de cultivateurs et de pêcheurs ; ils veulent devenir un peuple industriel, à l'exemple des autres pays. Notre jeunesse demande à pouvoir se livrer à des industries variées. Nous pouvons fabriquer à aussi bas prix que les autres pays, nos ouvriers sont aussi habiles que les autres, nos ressources égalent ou surpassent celles d'aucun autre pays, sur la surface du globe. Pourquoi, alors, ne nous est-il pas permis d'entrer en lice et de développer nos industries nationales?

Quand l'occasion s'en présentera, les électeurs se prononceront et diront que nos industries doivent être protégées. Ce sentiment se manifeste d'un bout à l'autre du pays. Même la population agricole des Territoires du Nord-Ouest et du Manitoba est en faveur de la protection des industries ; ma propre province est unanime en faveur de la protection, et si l'honorable premier ministre n'avait pas fait croire à ses partisans que le tarif actuel était suffisant pour protéger les industries d'Ontario, le gouvernement aurait été balayé, aux dernières élections. Il faut espérer que le peuple se res-

saisira à l'élection qui doit avoir lieu bientôt, qu'il punira ceux qui l'ont leurré et trompé et récompensera ceux qui lui ont dit la vérité et ont toujours tenu leurs promesses.

Tout le monde sait que le parti conservateur au Canada est en faveur de la protection et en faveur de relations plus étroites avec les autorités impériales ; jusqu'à un certain point, nous sommes impérialistes. Dans nos rangs on ne trouve personne ayant les sentiments que nourrit l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) et quelques-uns de ses amis. J'ai conclu des discours de cet honorable député qu'il est opposé à de plus étroites relations entre ce pays et la mère-patrie et qu'il travaille à la séparation du Canada de l'Angleterre. Sous ce rapport, je ne sais pas s'il diffère grandement de l'honorable premier ministre. J'ai déjà entendu ce dernier déclarer que nous devons nous préoccuper de l'avenir, qu'un jour viendra où le fruit sera mûr et se détachera de l'arbre, où notre nationalité recevra son épanouissement pour devenir de nouveaux Etats-Unis sur ce continent d'Amérique. Les sentiments de notre race sont tous différents. Nous voulons des relations plus intimes entre le Canada et la mère-patrie, et j'ai admiré l'honorable premier ministre quand il a dit au peuple anglais : Prenez-nous dans vos conseils, pour que nous devenions partie intégrante de l'empire ; faites que nous soyons représentés dans les conseils de l'empire.

Voilà quels sont mes sentiments et je crois qu'ils sont aussi ceux de la population de ce pays. Ce sont aussi, je suppose, les sentiments de l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright), seulement il va plus loin ; ses sympathies ne sont pas bornées par les limites de l'empire ; il voudrait réparer les erreurs commises il y a plus d'un siècle, et effectuer un rapprochement entre tous les peuples anglo-saxons, entre les Etats-Unis, l'Angleterre et le Canada. Je considère que c'est une utopie qui ne se réalisera jamais. La seule conception qui ait chance d'aboutir, c'est de resserrer l'union entre toutes les parties de l'empire britannique. C'est cette politique que mettent en pratique tous les empires de la terre. C'est la politique des Russes, des Allemands et des Français. Ces peuples ont adopté une politique de concentration et travaillent à l'avancement de leur race respective, sur tous les points du globe. J'en ai peut-être dit trop long sur cette question, mais j'y porte un très vif intérêt.

Je considère que le parti actuellement au pouvoir a manqué à son devoir envers la population de ce pays. Il a prélevé sur le peuple des impôts excédents de beaucoup les besoins légitimes du pays. Ici même, l'honorable ministre du Commerce et ses amis ont dit et répété qu'il n'y avait de crime ou d'erreur plus grave de la part d'un ministre des Finances que de prélever sur les contribuables plus que ne justifient les besoins légitimes du pays. On nous annonce qu'il y a actuellement dans le coffre public un excédent de $15,000,000 ou $18,000,000. Pourquoi enlever cet argent à la population ? Pourquoi ne pas le laisser dans la poche des contribuables ? Les légitimes besoins de l'administration devraient être prévus avec plus d'exactitude, et dans tous les cas, l'excédent ne devrait jamais être considérable. C'est une erreur de la part du ministre des Finances de prélever plus que le strict nécessaire, et cette erreur, je l'ai entendu condamner mainte et mainte fois par les ministres actuels.

En terminant, j'exprimerai l'espoir que nous verrons bientôt des jours meilleurs. Une élection aura lieu prochainement, cet été peut-être, et nous avons la conviction que le peuple se souviendra de ceux qui l'ont trompé, et se tournera vers ceux qui ont toujours été fidèles à leurs promesses et les en récompensera comme ils le méritent.

M. T. CHASE CASGRAIN (Montmorency) : Je félicite le gouvernement de la tactique qu'il semble avoir adoptée pour cette année, la tactique du silence. J'ai déjà vu différents gouvernements avoir recours à cette tactique, et toujours elle a été le présage de leur chute. J'espère que les présages ne mentiront pas cette fois, et que les résultats seront les mêmes que par le passé. Cet après-midi, le très honorable premier ministre a bien voulu consacrer une partie de son discours à commenter les incidents qui se sont produits récemment dans les rangs du parti conservateur. Il s'intéresse beaucoup à ce qui se passe dans la direction intime de notre parti et il a poussé la condescendance jusqu'à déclarer que dans la province de Québec, le parti conservateur n'a plus de programme et n'a plus de chef. J'inviterais l'honorable premier ministre à examiner plutôt ce qui se passe dans son propre parti.

Nous pouvons fort bien nous passer de ses conseils dans la direction de notre parti, mais il n'est pas sans intérêt de jeter un coup d'œil sur ce qui s'est passé dans le parti libéral depuis cinq ou six mois. J'aimerais à savoir si les scissions qui se sont produites dans ce parti existent encore.

Il est de notoriété publique que lorsque l'honorable député de la division Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte) est sorti du cabinet, l'honorable premier ministre a eu à résoudre la très importante question de lui trouver un successeur parmi ses partisans. On se rappelle les députations de sénateurs, de membres du parlement, de citoyens influents, qui partaient de Montréal et des autres parties de la province de Québec pour protester contre l'entrée dans le cabinet de l'honorable ministre actuel de la Marine et des Pêcheries (l'honorable M. Préfontaine) ou tout au moins, pour demander qu'on ne lui confiât pas un portefeuille important.

J'aimerais à savoir de l'honorable premier ministre si on a donné satisfaction à ces députations. Quand il a jeté ses regards

autour de lui, on aurait dit que parmi tous ses partisans dans la province de Québec, il ne trouvait personne en qui il eut assez de confiance pour lui confier le portefeuille important des Travaux publics, que l'honorable député de la division Sainte-Marie venait d'abandonner.

Tout le monde se rappelle que lorsque le ministre actuel de la Marine et des Pêcheries s'est présenté devant ses électeurs de Maisonneuve il a dû déclarer formellement qu'il était autorisé par son chef à annoncer qu'une partie importante du ministère des Travaux publics lui serait confiée. L'élection eut lieu et je regrette de dire, en l'absence de l'honorable ministre qui n'est pas à son siège en ce moment, que cette promesse n'a pas été tenue. L'automne dernier, la rumeur voulait qu'il y eut bientôt une élection générale ; comme cette rumeur prenait de la consistance et que le parlement était encore en session, les honorables ministres firent voter une loi. Le chapitre 54 du statut de l'an dernier dit :

> Le Gouverneur en conseil pourra à toute époque transférer l'administration, la charge et la direction de tous travaux publics, ou les pouvoirs, devoirs ou fonctions relatifs à tous travaux ou toute autre classe de travaux, soit publics, soit privés, qui sont assignés ou attribués, par statut, à un ministre ou à un député, à tout autre ministre ou député ; et dès la date fixée à cette fin par le Gouverneur en conseil, ses pouvoirs, devoirs ou fonctions seront transférés et attribuées à cet autre ministre ou député.

Cette loi fut passée pour faire croire à la population de la province de Québec qu'une partie importante du ministère des Travaux publics serait bientôt transférée à celui de la Marine et des Pêcheries, en accomplissement de la promesses faite aux électeurs de Maisonneuve avant l'élection.

Puis-je savoir de l'honorable premier ministre si, à l'heure qu'il est, cette promesse a été remplie, si un décret du conseil a été passé conformément aux dispositions du statut de l'an dernier et si l'honorable premier ministre a maintenant assez de confiance dans le ministre de la Marine et des Pêcheries pour lui confier une partie de ce département dans lequel il y a beaucoup de dépenses à faire et auquel présidait l'honorable député de la division Sainte-Marie?

Il est possible que l'entrée dans le cabinet de l'ex-président de cette Chambre, l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur (M. Brodeur) ait apaisé les craintes des libéraux de la province de Québec, et que la respectabilité du nouveau ministre du Revenu de l'intérieur ait dissipé le malaise provoqué par l'action du premier ministre en confiant un portefeuille au ministre actuel de la Marine et des Pêcheries.

L'honorable premier ministre me permettra de lui dire que si cet engagement doit être tenu, si les promesses faites doivent être respectées, le temps en est arrivé, car les électeurs de la province de Québec ne se contenteront plus de vaines paroles, même si l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries se disait autorisé par son chef.

Encore une fois, je regrette que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries ne soit pas présent, mais ce que je viens de dire me remet en mémoire ce qui s'est passé ici, l'an dernier, à propos de l'établissement d'un service de paquebots entre le Canada et la France. On se rappelle qu'en demandant à la Chambre de ratifier le contrat passé entre un syndicat formé en France et le gouvernement canadien, le premier ministre prit bien soin de nous dire qu'il ne connaissait pas officiellement M. Carbonneau. Mais dès que ce dernier fut retourné en France, il fit publier dans son journal "Le Canada" qu'il avait réussit dans ses négociations avec le gouvernement du Canada pour établir une ligne de paquebots entre les deux pays. L'honorable premier ministre peut-il nous dire ce qui est résulté de ce contrat entre le gouvernement et M. Colombier ou M. Carbonneau? Les journaux nous apprennent que M. Carbonneau est actuellement à New-York et qu'il vient sur ce continent pour mettre la dernière main aux arrangements faits l'an dernier. Quels renseignements l'honorable premier ministre a-t-il à nous communiquer à ce sujet ?

Passons maintenant à un autre sujet qui n'est pas mentionné dans le discours du trône, mais auquel les honorables députés qui ont proposé et appuyé l'adresse ont consacré une bonne partie de leurs discours. Je veux parler de la prospérité du pays. Comparons sous ce rapport, la conduite actuelle de l'opposition conservatrice à celle de l'opposition libérale. Quand le parti conservateur était au pouvoir et que le pays était prospère, les libéraux parcouraient le pays en prêchant la désolation et en prédisant la banqueroute nationale, si la politique conservatrice était maintenue. Que voit-on aujourd'hui ?

Personne plus que les députés conservateurs et leurs partisans ne se réjouit de la prospérité qui règne au Canada. Que serait-il arrivé si, depuis qu'il a en mains les rênes du pouvoir, le premier ministre s'en était tenu à la politique qu'il énonçait en 1895, alors qu'il s'engageait à faire disparaître jusqu'au dernier vestige de protection ? Que serait-il arrivé s'il s'en fût tenu à la politique qu'il énonçait à Winnipeg et où il affirmait que la protection ne va pas sans la servitude ? Que serait-il arrivé s'il n'avait suivi les traces des conservateurs, s'il n'avait continué d'appliquer, dans une certaine mesure du moins, la politique nationale inaugurée en 1878 et à laquelle, dix-huit années durant, les libéraux n'ont jamais cessé de livrer les assauts les plus acharnés?

L'honorable député d'Ontario-nord (M. Grant) et l'honorable représentant d'Hochelaga (M. Rivet) nous ont parlé des excédents considérables dont le ministre des Finances se fait gloire ; mais ces messieurs ne faisaient pas partie de cette Chambre, ils n'étaient peut-être pas encore entrés dans la

vie politique à l'époque où certains chefs libéraux voyaient ces excédents d'un tout autre œil. Il n'est pas sans intérêt de rappeler ce qu'en disait à cette époque-là le "Chronicle," d'Halifax, alors rédigé par le ministre actuel des Finances :

Si le gouvernement créait ces excédents par un coup de baguette magique, il y aurait peut-être lieu d'en savoir gré à sir John Macdonald, mais quand on songe que chaque dollar qui les constitue est arraché, sans l'ombre d'une excuse, à l'économie populaire, et que le gouvernement n'a même pas besoin de ces sommes pour couvrir ses folles dépenses, on ne trouve guère de matière à réjouissances.

L'un des grands principes du ministre des Finances, principe que ses meilleurs amis ne partagent pas sans réserve, c'est de faire payer chaque année des millions de dollars par les consommateurs, et cela sans la moindre nécessité.

Pour élaborer ces excédents on prive le commerce du pays de l'activité que lui donneraient ces millions de dollars. Combien de temps la nation pourra-t-elle résister à cette saignée ? Fort peu, assurément.

Voici maintenant ce que disait en 1882 le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) :

J'ai demandé comment on avait obtenu cet excédent. Sur cette somme, $1,100,000 proviennent des deux taxes les plus odieuses et les plus oppressives qui aient jamais été imposées auparavant à un pays civilisé—du moins dans de semblables circonstances—les taxes sur les céréales et le combustible. S'il désire vraiment soulager le peuple, qu'il supprime les impôts que l'on a mis sur les céréales et le charbon.

Et puisque ces messieurs tiennent aujourd'hui à se faire passer pour les amis véritables du peuple, pourquoi viennent-ils se vanter d'excédents qui proviennent des taxes les plus odieuses et les plus oppressives, et pourquoi ne suppriment-ils pas les impôts dont on frappe les céréales et le charbon?

Certains députés de la droite nous ont aussi parlé de l'accroissement du revenu, mais cet accroissement doit provenir de ce que des libéraux désignaient autrefois sous le nom de taxes. Le ministre du Commerce nous a dit que les taxes constituent un mal que les besoins de l'administration peuvent seuls justifier, mais nous avons aujourd'hui un revenu qui excède de beaucoup les dépenses les plus nécessaires de l'Etat. L'excédent du présent exercice sera, dit-on, de $15,000,000 ; un tel excédent ne doit assurément pas provenir d'un tarif établi pour les seules fins du revenu. Pourquoi le ministre du Commerce ne s'empresse-t-il pas de mettre fin à ce mal? Je m'appuie sur les données officielles pour lui faire remarquer qu'en 1896 les taxes représentaient $3.94 par tête. A cette époque-là, les libéraux criaient sur tous les toits que les taxes étaient beaucoup trop lourdes, mais il n'en est pas moins vrai qu'en l'an de grâce 1903 elles ont atteint le chiffre de $6.76 par tête, c'est-à-dire qu'elles ont plus que doublé depuis 1896. Les deux honorables députés de la droite qui ont adressé la parole ont prétendu que le tarif est aussi parfait que possible étant donné les circonstances où se trouve actuellement le pays. De la part de l'honorable député d'Hochelaga (M. Rivet), cette assertion m'a étonné, car, quelque opinion que l'on entretienne dans les autres parties du pays, la division qu'il représente, il le sait fort bien, n'est pas absolument satisfaite du tarif actuel. Que mon honorable ami me permette de lui faire observer que si la majorité qu'il a obtenu à la dernière élection n'a été que de 236 voix au lieu de 626 (chiffre de la majorité obtenue par son prédécesseur), cette réduction provient de ce que le tarif ne donne pas satisfaction aux manufacturiers et aux ouvriers de la division d'Hochelaga. Si le tarif est parfait, comment se fait-il que le ministre de la Marine et des Pêcheries (l'honorable M. Préfontaine) et le ministre de la Justice (l'honorable M. Fitzpatrick) sont allés annoncer à Québec qu'on ferait subir à la politique fiscale toutes les modifications nécessaires? Si le tarif est parfait, comment se fait-il qu'à l'élection de Maisonneuve le ministre de la Marine et des Pêcheries s'est prononcé en faveur de la protection de toutes les industries légitimes du pays, tandis que le ministre de l'Agriculture (l'honorable M. Fisher) et le ministre des Douanes (l'honorable M. Paterson) allaient prêcher l'évangile libre-échangiste dans Argenteuil ? A-t-on oublié que depuis trois ou quatre ans le gouvernement n'a cessé de recevoir des députations composées de libéraux et de conservateurs et envoyés ici pour demander l'élévation des droits de douane ? N'est-il pas vrai qu'à la dernière session les députés libéraux se sont levés les uns après les autres pour prévenir les ministres qu'à moins de relever les droits que frappent certains articles, c'en était fait du gouvernement ? N'est-il pas vrai que le refus du gouvernement d'élever le tarif a causé la ruine de certaines de nos industries ? N'est-il pas vrai qu'il ne se fabrique plus de fil barbelé au Canada parce qu'on a aboli les droits qui frappaient cet article que l'on paie plus cher aujourd'hui qu'en 1896 ? N'est-il pas vrai que le cultivateur paie la ficelle d'engerbage plus cher depuis que cet article est admis en franchise ? A la session dernière nos honorables amis se sont efforcés d'améliorer un peu la situation en accordant une prime à la fabrication de la ficelle d'engerbage. Qu'est-il advenu de l'industrie de l'acier ? Si cette industrie périclite aujourd'hui, ne s'accorde-t-on pas à reconnaître que la faute en est au tarif ?

Si ces messieurs de la droite avaient suivi les sages conseils de ceux qui leur disaient qu'en élevant les droits de douane on réussirait à implanter cette industrie au Canada, les usines de Sydney et du Sault-Sainte-Marie seraient en pleine activité, fourniraient de l'emploi et paieraient de bons salaires à un grand nombre de nos compatriotes. Qu'est-il advenu de l'industrie du coton ? Quelque temps avant l'élection de mon

honorable ami d'Hochelaga, les actionnaires des filatures établies dans cette division tinrent une assemblée, et quelle déclaration durent faire les directeurs de ces établissements à leurs actionnaires ? Ils durent leur avouer que les bénéfices étaient tellement maigres qu'il n'était pas possible de payer de dividende. Cela ne fût jamais arrivé si, au lieu de s'en tenir à leurs doctrines libre-échangistes, ces messieurs de la droite s'étaient portés au secours de l'industrie du coton. Mon honorable ami de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart) a parlé de l'industrie des lainages. A Montréal, les fabriques de tissus, au lieu de prospérer comme en 1896, ne sont plus en activité que quatre jours par semaine, tandis qu'en d'autres parties du pays, cette industrie est absolument ruinée.

Le langage que mon très honorable ami a tenu à l'endroit des Etats-Unis m'a vraiment étonné. Je me rappelle le temps où il ne trouvait pas de termes assez élogieux pour parler de ce pays-là. Je me rappelle le temps où, par exemple, il allait déclarer à Boston que nulle part au monde on ne trouvait de pays comparable aux Etats-Unis d'Amérique. Et, qu'est-il venu nous dire hier ? Que la république américaine est le foyer des trusts, des factions et de l'anarchie ; il nous a raillés sous prétexte que nous désirerions faire du Canada un foyer de trusts, de factions et d'anarchie. Sur quoi base-t-il son assertion ? Sur une citation du " Star " de Montréal, qu'il prétend faire partie de notre programme politique. M. l'Orateur, il n'est jamais entré dans le programme du parti conservateur, comme l'a prétendu l'honorable député d'Hochelaga, de copier servilement la politique des Etats-Unis. Nous voulons une plus grande somme de protection pour nos industries, pour nos manufacturiers, nos ouvriers et nos cultivateurs ; et ce que nous désirons, mon honorable ami n'est pas sans le savoir, le pays le demande comme nous. Les élections qui viennent de se tenir ont dû apprendre à l'honorable député que tel est le sentiment du pays tout entier, de l'Atlantique au Pacifique. Qu'on me permette de citer ici l'opinion désintéressé d'un homme qui ne fait pas de politique, d'un homme d'affaires s'adressant à des hommes d'affaires. Je veux parler du rapport récemment fait par un des amis de ces messieurs de la droite, si je ne me trompe, M. Walker, gérant général de la Banque du Commerce. Parlant de la question du tarif en général, voici en quels termes il s'est exprimé :

> Mais s'il arrivait—et la chose paraît probable—que les prix subissent un abaissement général, il faudra s'empresser d'en saisir la signification. Comme nous le disions l'année dernière, il nous faut lutter contre une nation dont la population et les industries sont quinze fois plus considérables que les nôtres. Nous ne pourrons pas continuer, comme nous avons été obligés de le faire par le passé, de consommer une forte partie de l'excédent de production des Etats-Unis. Il ne s'agit pas ici de la politique douanière qui a nos préférences, mais plutôt de protéger notre bien en cas de guerre. Cette guerre, il est vrai, ne se fera que dans le seul domaine de l'industrie, mais elle pourra être aussi acharnée, aussi cruelle qu'une guerre par les armes, sans que toutefois les conséquences en puissent être aussi terribles.
>
> Profondément intéressés aux projets de M. Chamberlain, la question des tarifs est pour nous d'une importance vitale, à l'heure actuelle, en ce qu'elle se rapporte à nos plus proches voisins. Lorsque nous aurons pris nos mesures pour que les Etats-Unis ne déversent plus chez nous le trop-plein de leur production, nous devrons faire un effort quelconque pour répondre aux propositions de M. Chamberlain.

Voilà l'opinion d'un homme qui ne parlait pas politique et ne cherchait pas non plus à se gagner la bienveillance de ses auditeurs, mais l'opinion d'un homme d'affaires adressant la parole à d'autres hommes d'affaires, et je prétends que c'est l'opinion qui prévaut aujourd'hui dans le pays, non seulement au sein du parti conservateur, mais chez tous ceux qui ont vraiment à cœur la prospérité du Canada. J'ai toujours prétendu, et je prétends encore que la grande erreur qui s'est glissée dans le tarif de 1897 réside dans la préférence que ces messieurs de la droite ont accordée à la Grande-Bretagne. L'honorable député d'Ontario-nord a parlé avec admiration du chiffre énorme de nos exportations de beurre, de fromage, de porc et de blé ; mais si le gouvernement au lieu d'être seul à accorder un tarif de faveur en 1899, avait exigé un traitement pareil de la part de la Grande-Bretagne ; si l'Angleterre accordait à notre beurre, à notre fromage, à notre foin, à tous nos produits agricoles une préférence quelconque, quel avantage immense n'en retirerait pas notre pays ?

Je remarque que l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) est à son siège. Je suis content qu'il ait fait son entrée. Le développement de notre pays pays ne s'obtiendra pas en soulevant l'opinion publique contre M. Chamberlain. M. Chamberlain veut faire des affaires avec nous. Mon honorable ami sait fort bien que je ne consentirais jamais à ce que notre pays fût dépouillé du moindre de ses privilèges, de la moindre de ses libertés. Je veux pour notre jeune nation la plus grande somme possible d'autonomie. Mais ce n'est pas en vouant M. Chamberlain à la haine publique, ce n'est ni en le tournant en ridicule, ni en dénonçant ses actions qu'on avancera les affaires du Canada. Si jamais les projets de M. Chamberlain se réalisent en Angleterre, ils mettront de l'activité dans les affaires. Cet homme d'Etat nous offre sur le marché anglais un traitement de faveur semblable à celui que nous avons accordé sur le nôtre aux produits britanniques. C'est une question d'entente entre le Canada et la Grande-Bretagne; et si nous jugeons, au mo-

ment de conclure cette entente, que le projet est de nature à favoriser notre pays, eh bien! ce projet eût-il pour auteur M. Chamberlain, sir Campbell-Bannerman ou n'importe quel autre homme d'Etat anglais, nous devrons l'adopter afin de servir les meilleurs intérêts du Canada.

Comme je l'ai fait remarquer, il y a un instant, le premier ministre a cité le " Star ", de Montréal pour indiquer l'orientation du parti conservateur en matière de tarif. Le procédé a du bon; je vais le démontrer en m'en servant à mon tour. Une élection a eu lieu tout récemment dans le comté de Montmagny, et bien que j'eusse préféré voir le candidat conservateur sortir victorieux de la lutte, il me fait plaisir de voir ici mon jeune ami (M. Armand Lavergne), le nouveau représentant de ce comté. Or, que s'est-il passé ? Mon honorable ami était candidat ministériel dans Montmagny ; si je ne me trompe, il eut pour parrain un des ministres de la Couronne. Le whip en chef du gouvernement pour la province de Québec prit la direction de la lutte, et mon honorable ami de Labelle (M. Bourassa) alla, lui aussi, planter sa tente dans le comté où il est resté jusqu'à la fin de la campagne. La Ligue nationaliste célébra la victoire de Montmagny par une assemblée à laquelle mon jeune ami (M. Lavergne) et l'honorable député de Labelle portèrent la parole. Cette assemblée se tint dans une salle publique de Montréal. Ce fut ensuite le premier ministre qui présent a à la Chambre le député de Montmagny. Voyons maintenant quel est le programme de cette Ligne Nationaliste dont le député de Labelle est le président. Le principal organisateur ou factotum, et mon honorable ami de Montmagny, un des membres les plus actifs tout en étant à la fois l'admirateur et l'ami de mon honorable ami de Labelle. Ce programme, le voici :

1. Opposition à toute participation du Canada aux délibérations du parlement britannique et de tout conseil impérial permanent ou périodique.

Voilà qui cadre assez mal avec ce qu'a dit en Angleterre le premier ministre, lorsqu'il demandait que le Canada fût représenté dans les conseils de l'empire.

2. Consultation des Chambres par le gouvernement, sur l'opportunité de participer aux conférences extraordinaires des pays d'allégeance britannique, et publicité absolue des délibérations et décisions de ces conférences.

3. A chaque session parlementaire, production de toute correspondance ou document officiels échangés depuis la dernière session entre le gouvernement canadien et le bureau colonial ou les gouvernements des autres colonies britanniques.

4. Droit de représentation à tout congrès international où des intérêts canadiens seraient en jeu.

5. Droit absolu de faire et de défaire nos traités de commerce avec tous les pays, y compris la Grande-Bretagne et ses colonies ; liberté de nommer des agents qui pourront traiter directement des intérêts commerciaux canadiens avec les chancelleries étrangères.

6. Abstention de toute participation du Canada aux guerres impériales en dehors du territoire canadien ; résistance à toute tentative de recrutement que ferait l'Angleterre au Canada.

7. Opposition à l'établissement d'une école navale au Canada avec le concours et pour le bénéfice de l'autorité impériale.

8. Direction de notre milice et de nos écoles militaires, en temps de paix comme en temps de guerre, au point de vue exclusif de la défense du territoire canadien.

9. Refus absolu de tout congé demandé par un officier de milice en vue de prendre part à une guerre impériale.

10. Le commandement de la milice canadienne sera donné à un officier canadien nommé par le gouvernement canadien.

Voilà le programme de mon honorable ami.

M. BOURASSA : Ce n'est là qu'une partie du programme. Mon honorable ami devrait le citer en entier.

M. CASGRAIN : Je crois bien que je ne l'ai pas tout.

M. BOURASSA : Cela fait tout simplement ressortir la malhonnêteté de la presse oppositionniste qui ne publie que juste ce qu'elle croit susceptible de servir ses fins.

M. CASGRAIN : Si le reste du programme ne vaut pas mieux que ce que j'en ai cité, ce n'est vraiment pas la peine de le lire. Voilà donc le programme du député de Labelle, qui est aussi celui de mon honorable ami de Montmagny, candidat ministériel qu'appuyait un membre du cabinet et l'un des whips en chef du parti libéral.

L'honorable CHAS FITZPATRICK (ministre de la Justice) : Et qui fut élu par la plus forte majorité que ce comté ait jamais donnée.

M. CASGRAIN : Et c'est le premier ministre qui le présenta à la Chambre. Mon très honorable ami voudra-t-il nous dire si ce programme est aussi le sien ? Voudra-t-il nous dire si les articles du programme de la Ligue Nationaliste fait partie du programme du parti libéral ? Constituent-ils le programme dont le parti se réclamera dans la province de Québec? Est-ce là le programme que l'on aura pour la province de Québec, tandis que le premier ministre en suivra un différent dans les autres parties du Dominion ? J'invite mon très honorable ami à répondre à cette question d'ici aux prochaines élections qui devront vraisemblablement avoir lieu à assez brève échéance.

J'aborde maintenant un sujet dont il est fait mention au discours du Trône. Il convient, en ce temps de carême, de ne pas se plaindre de la maigreur de cette pièce officielle. Voyons donc où on en était à la fin de la dernière session en ce qui concerne le traité intervenu avec le Grand-Tronc-Pacifique. Nous avions discuté le projet deux ou trois mois durant.

Après que la Chambre eût ratifié le contrat, on annonça, en décembre dernier, je

crois, que le dépôt requis avait été effectué. Mais ce dépôt n'ayant pas été effectué conformément aux stipulations du contrat, on nous apprit qu'il faudrait faire voter une nouvelle loi. Et pourquoi ? Pour valider, pour rendre régulier le dépôt de la compagnie. Or, voici que le parlement est convoqué non seulement pour légaliser ce dépôt, mais aussi pour faire subir au contrat que nous avons ratifié l'année dernière des modifications essentiellement importantes. Il me paraît extraordinaire que le gouvernement ne nous ait pas fait connaître lui-même les modifications projetées, et que la nouvelle nous ait été apprise par sir Rivers Wilson à l'occasion du discours qu'il a prononcé en présence des actionnaires du Grand Tronc assemblés à Londres, discours dont je vais me permettre de citer quelques passages. Cette manière d'agir à l'égard du parlement, je le répète, me paraît des plus singulières. Quel langage a tenu sir Rivers Wilson ? Après avoir fait l'éloge du premier ministre, il s'est exprimé en ces termes:

Dans l'intervalle, un changement important et défavorable s'étant manifesté dans l'état financier des marchés de l'univers, les directeurs arrivèrent à la conclusion qu'il importait, dans l'intérêt des actionnaires, de faire subir certaines modifications au contrat afin de sauvegarder le crédit de la compagnie.

Ainsi, ce n'est pas pour sauvegarder les intérêts du peuple canadien, mais plutôt ceux des actionnaires du Grand-Tronc-Pacifique, que le parlement est actuellement réuni.

La principale modification est celle qui se rapporte aux conditions imposées à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique relativement au dépôt à effectuer, dépôt dont je parlerai plus longuement tout à l'heure.

Les négociations furent donc reprises, et le résultat auquel elles aboutirent est compris dans le deuxième contrat ou contrat supplémentaire que vous avez en ce moment sous les yeux et que nous soumettons à votre approbation conjointement avec le premier. Si vous l'approuvez, il sera soumis au parlement canadien qui a été spécialement convoqué pour le 10 mars dans le but de le délibérer, et j'ai bon espoir qu'il le ratifiera.

Ainsi, la présente session va être consacrée au Grand Tronc, et la Chambre est réunie dans le seul but de sauvegarder les intérêts des actionnaires de cette compagnie. Les actionnaires du Grand Tronc ayant approuvé ce contrat supplémentaire, il paraîtrait que nous sommes tenus de faire comme eux. Comme le gouvernement s'est chargé de présenter le nouveau contrat, il va sans doute ordonner à ses partisans de le ratifier. Nous aurons beau le discuter, proposer tous les amendements que nous jugerions bon d'y faire, il ne sera pas accepté de changement, parce que le gouvernement aurait à en référer à sir Rivers Wilson qui, à son tour, serait obligé de réunir de nouveau ses actionnaires pour savoir s'ils accepteraient la modification que la Chambre aurait pu faire.

M. CASGRAIN.

Puisque j'en suis à parler du projet du Grand-Tronc-Pacifique, qu'on me permette de faire certaines observations relativement à la nomination de M. Blair à la présidence de la Commission des Chemins de fer. Il m'a semblé que l'honorable leader de l'opposition a porté à ce propos une accusation assez grave contre le gouvernement. Comme je n'étais pas ici à l'époque où la Chambre discuta le projet c'est avec le plus vif intérêt que j'ai écouté les citations extraites des critiques que M. Blair fit alors de la politique du gouvernement. J'ai également prêté une oreille très attentive à ce que mes honorables amis de la droite ont dit en réponse aux attaques de M. Blair. Mais j'estime que les explications du très honorable premier ministre ne sont pas satisfaisantes et qu'il ne suffit pas de prétendre que M. Blair était doué de qualités telles qu'il fallait le préférer à tout autre pour occuper le fauteuil de président de la commission des chemins de fer. La question se résume à ceci : Lorsque M. Blair eût dénoncé le projet du Grand-Tronc-Pacifique, les députés de la droite et la presse libérale le vouèrent au mépris public, le déclarant indigne de la confiance du public comme de celle de ses ex-collègues, et lui niant les qualités qu'ils s'étaient plu à lui attribuer jusqu'alors ; ils allèrent même jusqu'à dire qu'il ne méritait plus leur respect. Je viens leur demander aujourd'hui s'ils ont modifié leur opinion à l'endroit de M. Blair.

Dans la négative, on devra attribuer la nomination de M. Blair à quelque motif secret que l'on n'a pas encore dévoilé à la Chambre. Chacun sait—et nul membre de la droite ne l'a encore nié—que l'on a été sur le point d'avoir une élection générale l'automne dernier. Pour confirmer les rumeurs qui avaient alors cours, l'exécutif n'avait plus, je crois, qu'à voter l'arrêté portant la dissolution du parlement. Ces messieurs de la droite s'aperçurent sans doute que M. Blair jouissait encore d'une très grande influence dans la province du Nouveau-Brunswick dont il avait déjà été le premier ministre et dont la population l'avait à maintes reprises honoré desa confiance. Il fut élu membre de ce parlement en 1896, et en 1900, il nous revenait en sa qualité de leader du Nouveau-Brunswick qui avait élu un grand nombre de ses partisans. Nul n'ignorait l'influence qu'il exerçait dans sa province, et l'on savait qu'en le laissant agir à sa guise il ferait au gouvernement une lutte désastreuse.

Mon seul but en tout ceci c'est de saisir la Chambre des faits de l'affaire, libre ensuite à elle de tirer ses conclusions. Lorsqu'il fut question d'élections, qu'il fut presque certain qu'elles auraient lieu, on chargea M. Blair d'aller étudier aux Etats-Unis le travail des commissions de chemins de fer, et cela moyennant une rémunération de $50 par jour. Cela se passait avant la mise en vigueur de la loi des Chemins de fer. Pourquoi cet empressement Qui, de

M. Blair ou du gouvernement, ne pouvait attendre plus longtemps cette fois ? Puisque M. Blair était le si important personnage que mes honorables amis prétendent, pourquoi n'a-t-on pas attendu que la loi des chemins de fer fût mise en vigueur pour le nommer président de la commission? Puisque ses capacités étaient telles qu'il fallait absolument lui donner la présidence de la commission, pourquoi n'a-t-on pas promulgué tout de suite et mis en vigueur la loi des chemins de fer? Quel besoin si pressant avait-on de lui payer $50 par jour—

M. TAYLOR : Et ses frais de déplacement.

M. CASGRAIN : Et ses frais de déplacement pour aller étudier sur place le travail des commissions de chemins de fer des Etats-Unis? Toutes les circonstances qui ont accompagné la nomination de M. Blair sont de nature, pour le moins dire, à éveiller les soupçons. Que la Chambre me permettre de lui soumettre le cas suivant. Supposons qu'à l'époque des élections je me porte candidat dans ma division, et qu'il se trouve dans une des paroisses du comté un adversaire influent à qui je donnerai $100 pour qu'il s'en aille;—si cet homme quitte le comté et que je sois élu, n'y aura-t-il pas lieu de présumer, je le demande à la Chambre, que je l'aurai acheté, que je lui aurai donné $100 en paiement de son influence, pour lui faire quitter une paroisse où il aurait pu recueillir la majorité des voix ? Sans tirer de conclusion, je demanderai cependant à la Chambre si les deux cas ne présentent pas une analogie frappante ?

Je prétends que le pays n'est pas satisfait de l'état de choses actuel, qu'il n'est pas satisfait du tarif que ces messieurs de la droite persistent à lui imposer, qu'il n'est pas satisfait de l'attitude prise par le gouvernement à l'égard du Grand-Tronc-Pacifique. L'honorable député d'Ontario-nord ne nous a pas dit, comme on l'avait proclamé en 1896 et en 1897, que le gouvernement actuel est une agglomération des plus grands hommes d'Etat canadiens; il s'est contenté d'affirmer que, toutes choses bien pesées et tout compte tenu de l'imperfection humaine, notre gouvernement est certainement le meilleur qui puisse exister. Qu'on me permette de comparer la composition actuelle du cabinet à ce qu'elle était en 1896 et même quelque temps plus tard. A cette époque là le ministère comptait dans son sein sir Oliver Mowat, ancien premier ministre d'Ontario, et l'un des esprits dirigeants de cette province; sir Henry Joly de Lotbinière, ancien premier ministre de la province de Québec; l'honorable M. Blair, ancien premier ministre du Nouveau-Brunswick ; l'honorable David Mills, surnommé le sage de Bothwell; sir Louis Davies, ainsi que le représentant actuel de la division Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte). En évoquant ces noms et en songeant à la composition présente du cabinet, les ministres disparus m'apparaissent comme des géants; je m'abstiendrai de dire ce que sont ceux qui restent.

Le très honorable leader de cette Chambre (sir Wilfrid Laurier) nous ayant dit un mot des élections partielles, je terminerai mes remarques par une analyse de ces élections partielles, je m'efforcerai aussi d'indiquer à la Chambre la leçon véritable qui se dégage des luttes électorales qui viennent de se terminer. Il convient de rappeler que dans les provinces où ces élections ont eu lieu nous avions contre nous le pouvoir provincial et le pouvoir fédéral, ainsi que l'influence énorme des faveurs qu'ils sèment d'un bout à l'autre du pays. Or, qu'est-il arrivé ? Commençons par les élections d'Ontario. Dans le comté de Bruce-est, le candidat conservateur ne triomphait en 1900 que par une majorité de 43 voix, tandis qu'en 1904 cette majorité s'élevait à 209 voix. Dans la division de Lambton-est, de 221 voix qu'elle était en 1900, la majorité conservatrice s'est élevée à 556 voix en 1904. Passons maintenant à l'élection de Saint-Jean, N.-B. L'attitude prise par l'honorable M. Blair donne au verdict que vient de rendre cette division électorale un caractère qui me semble particulièrement significatif. En 1900, les libéraux obtenaient à Saint-Jean une majorité de 997 voix.

Il me fait peine de rappeler ces fais désagréables à mes honorables amis de la droite ; mais ce n'est pas pour leur plaisir que je suis ici. En 1904, le candidat conservateur, que nous sommes heureux de compter aujourd'hui au nombre des membres de cette Chambre, était élu par une majorité de 264 voix.

Passons maintenant aux élections de la province de Québec, en commençant par celle de la division Saint-Jacques. Je regrette, et tous les députés de la gauche regrettent avec moi que cette division n'ait pas cru devoir confier son mandat à notre excellent ami, M. Bergeron. En 1900, les libéraux obtenaient dans Saint-Jacques une majorité de 1,641 voix ; leur majorité n'a été cette année, que de 636 voix, soit une diminution de plus de mille voix. Dans la division Hochelaga, de 635 voix qu'elle était en 1900, la majorité libérale s'est trouvée réduite, cette année, à moins de 300 voix. Et, que la Chambre le remarque bien, n'eussent été les énormes concessions qu'on nous demande de faire au Grand Tronc, n'eût été l'influence de cette compagnie ; n'eût été aussi le grand nombre d'employés de cette dernière qui habitent la division, le représentant d'Hochelaga ne serait pas mon honorable ami (M. Rivet), mais bien M. le Dr Bernard. Passons maintenant à Saint-Hyacinthe, le château-fort libéral, la citadelle que les forces libérales occupent depuis des années. Les libéraux qui y obtenaient en 1900 une majorité de 1,111 voix, ont vu cette année leur majorité réduite à 195 voix.

Le pays approuve-t-il le régime fiscal actuel? Acquiesce-t-il au projet du Grand-Tronc-Pacifique? Donne-t-il son adhésion au

système du gouvernement dans son ensemble? Voit-il d'un bon œil la composition du cabinet? Les chiffres que je viens de citer traduisent avec éloquence l'indignation du pays contre le gouvernement et sa politique. Dans la province de Québec, aux trois élections partielles en question, la majorité du parti libéral a accusé une diminution de 2,256 voix. Mais ce n'est pas tout: quatre autres élections complémentaires ont eu lieu dans cette province pour la législature, et que la Chambre le remarque bien, si M. Ross est dans la province d'Ontario le bras droit du leader de cette Chambre on peut dire que M. Parent, dans la province de Québec, est le gros major, le principal atout du premier ministre (le très honorable sir Wilfrid Laurier); or, au cours de ces élections, certains membres du cabinet se sont rendus dans les comtés où se faisaient ces élections et ont déclaré que voter pour Parent c'était voter en faveur de Laurier. Voilà le sentiment qui régnait partout ; voilà ce qu'on a partout répété à la tribune populaire: voter pour Parent, disait-on, c'est voter en faveur de Laurier., Il y a eu des élections partielles dans les comtés de Maskinongé et de Portneuf, où on avait élu des libéraux en 1900 (par acclamation, et en 1897, à des majorités oscillant entre 400 et 500 voix. Dans le comté de Maskinongé, le candidat conservateur a été élu à 100 voix de majorité, et dans celui de Portneuf, à plus de 250. Voilà des signes des temps qui indiquent que le pays est prêt à condamner le gouvernement actuel dès qu'il sera en lieu de rendre son verdict.

M. HENRI BOURASSA (Labelle) : La Chambre me pardonnera, j'espère, si j'interviens, sans aucune préparation, dans ce débat. Je ne songeais nullement à demander la parole aujourd'hui ni même à prendre aucune part à cette discussion. J'y suis entraîné par la manière dont l'honorable député de Montmorency (M. Casgrain) a présenté le programme de la Ligue Nationaliste et par les observations qu'il a faites sur mon intervention dans la campagne électorale de Montmagny. Par bonheur, l'honorable député m'a rendu la tâche facile ; et je n'aurai pas besoin de recourir à une argumentation longue et serrée pour établir—je regrette d'avoir à me servir de ce mot—l'attitude déloyale du parti conservateur. L'honorable député a lu une partie du programme de la nouvelle association organisée à Montréal, il y a environ un an, sous le nom de Ligue Nationaliste. Je ne fais pas partie de cette association. Elle a été fondée, organisée et maintenue par un groupe de jeunes gens de talent, et d'un caractère à toute épreuve. Ces jeunes gens ont cru que le temps était venu où il pouvait exister au Canada une association qui se consacrât à l'étude des problèmes politiques, de ceux surtout qui intéressent l'avenir du pays, en s'écartant de l'ornière étroite par où les partis, leurs associations et leurs organes, font passer toutes les idées politiques. Cette ligue a ouvert ses rangs aux adhérents des deux partis ; et plusieurs conservateurs, d'honnêtes conservateurs, nous ont tendu la main, se sont unis à d'honnêtes libéraux, pour défendre et promouvoir ce programme. Entre autres, je nommerai un de nos anciens collègues, qui a siégé cinq ans ici, un homme que le parti conservateur ne répudiait pas alors et dont il ne devrait pas rougir aujourd'hui, car si le parti conservateur s'obstine dans l'habitude qu'il a prise depuis quelques années de répudier les rares honnêtes gens qui lui restent fidèles dans la province de Québec, c'est qu'il est descendu très bas. Je veux parler de M. Chauvin, ancien député de Terrebonne, qui, l'un des premiers, est venu prendre la parole à une assemblée convoquée par la Ligue. M. Chauvin a accepté le programme de la Ligue ; il a déclaré que la diffusion de ces idées ne pouvait que profiter au Canada et à la province de Québec.

En décembre dernier, les membres de la Ligue me prièrent d'aller exposer les principaux articles de leur programme au peuple de la ville de Québec. Ceci fut l'occasion d'une assemblée dont n'eurent à rougir ni la ville de Québec ni les jeunes ligueurs. Les électeurs y vinrent en nombre, tant du comté que représente ici l'honorable député (M. Casgrain) que tous les autres comtés de la région de Québec, en tout, près de sept mille citoyens de la ville et du district. J'exposai à cette foule les idées fondamentales de la Ligue Nationaliste. Les deux organes du parti conservateur, dans la province de Québec, le " Journal " et l' " Evénement ", passèrent en revue le discours et le programme ; et ils ne trouvèrent rien à redire aux articles que l'honorable député vient de vous communiquer ; pas un reproche, pas un mot de dissentiment.

Quant aux autres parties du programme, —celles mêmes dont l'honorable député disait, il y a un instant que, si elles ne valent pas mieux que la première partie, les journaux pouvaient négliger d'en parler—le " Journal " et " L'Evénement m'accusèrent d'avoir dérobé le programme du parti conservateur. Les principes de la Ligue sont-ils infâmants au point de constituer aux yeux de la Chambre une marque indélébile d'infidélité à la Couronne? Ce programme est-il tellement scandaleux que les libéraux doivent se garder d'en approcher ? Mais alors, l'honorable député nous communiquera-t-il ce qu'il pense de ses propres organes. " L'Evénement " et le " Journal," qui ont taxé de duplicité le " Soleil " et les libéraux de Québec, parce que ces mêmes libéraux avaient applaudi aux paroles d'un homme trop droit pour eux—et je dois confesser que cet homme c'était moi—s'efforçant de leur imposer des principes conservateurs Je me permettrai de citer quelques lignes des articles de ces journaux, afin qu'étant inscrits au compte rendu des débats, ils impriment aux paroles de l'honorable député la marque qu'il faudrait infliger à tant d'autres décla-

rations du même genre dont le parti conservateur de Québec s'est rendu coupable depuis quelques années :

Les conservateurs n'exploitent pas ; ils constatent qu'un libéral en vue, acclamé par le "Soleil" et le "Canada", grand partisan du ministère Laurier et de toutes les idées qu'on appelle "libérales", expose et adopte pour sien un programme absolument conservateur ;——

Ce programme, c'est précisément celui que l'honorable député de Montmagny (M. Casgrain) vient de dénoncer.

M. CASGRAIN : N'est-il pas vrai que la partie du programme dont il est question dans cet article se compose des articles du programme de la Ligue Nationaliste qui visent la politique du gouvernement Parent?

M. BOURASSA : Et que l'honorable député a déclaré tantôt n'être pas dignes de la moindre attention. Du reste dans cet article qui porte sur tout mon discours et sur l'ensemble du programme de la Ligue Nationaliste, il n'y a pas un alinéa, pas une phrase, pas un mot, pas un iota contre cette partie même du programme que l'honorable député a lue à la Chambre, tandis que le reste du programme reçoit une approbation complète. Voilà pourquoi je déclare que l'honorable député ne peut, à bon droit, venir ici, au nom du parti conservateur de la province de Québec, dire une seule parole de blâme contre ce programme.

L'honorable député et son collègue de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart), accusent d'incivisme et de duplicité le ministère et le parti libéral, parce qu'ils n'expulsent pas de leurs rangs l'homme méprisable que je suis, indigne de siéger à cette Chambre, indigne de jouir des bienfaits de la citoyenneté britannique. Et cependant, les deux organes du parti conservateur dans la province de Québec, le "Journal" et "L'Evénement" — dont l'un, "L'Evénement," est plus ou moins l'organe personnel du député de Montmorency—me citent comme un modèle à la province de Québec, et déclarent qu'au fond, je suis un conservateur que seul le manque de logique retient dans les rangs du parti libéral. Je rougis presque en répétant les éloges que le "Journal" m'a décernés. Mais le député de Montmorency et son collègue de Lanark m'ont traité avec une rigueur telle que je me dois quelque justification; et au lieu de la chercher dans les feuilles libérales, je la puise dans les colonnes de deux des principaux organes de l'opinion conservatrice. Parlant des conservateurs, le "Journal" continue.

—Ils constatent en outre que ce "libéral", qui a des idées droites, se fourvoie dans un parti où on n'ose pas le reconnaître tout à fait, s'obstine à suivre des hommes qui n'ont pas ses sentiments, qui ne comprennent rien à ses aspirations, lesquelles sont les aspirations communes à tous les fervents de la patrie canadienne ; ils constatent que M. Bourassa est un conservateur qui s'appelle libéral et qui agit comme un libéral.

Cet article, comme celui du "Journal," ne contient pas la moindre désapprobation de cette partie du programme de la Ligue que l'honorable député vient de nous lire, dans le but de faire frémir d'horreur le bon peuple d'Ontario, en présence de l'incivisme du député de Labelle et de la malhonnêteté du parti libéral qui me permet de demeurer dans ses rangs. Et cependant, les conservateurs de la province de Québec affirment que je devrais me joindre à eux, parce que le parti libéral, indigne de moi, ne sait pas me comprendre, ni mes nobles aspirations ni mon patriotisme. Je constate avec bonheur ces bonnes dispositions ; et j'espère que le jour où la droite me repoussera, le député de Montmorency modifiera ses opinions et engagera ses amis à m'ouvrir leurs rangs hospitaliers.

Revenant à cette partie même du programme que l'honorable député nous a fait connaître, j'affirme que ni la Ligue Nationaliste ni moi-même, ni les conservateurs ni les libéraux honnêtes qui font partie de cette ligne et qui en défendent les principes, n'ont raison d'en rougir, soit à titre de Canadiens, soit comme citoyens britanniques.

Serions-nous vraiment arrivés à ce point de notre histoire où nous n'aurions plus la liberté de proclamer et de chercher à faire triompher au Canada des principes que des millions de sujets britanniques, dans la mère patrie, considèrent comme la seule base possible de l'empire ? Je ne conteste pas au député de Montmorency le droit de chercher, s'il le juge à propos, à se concilier la faveur de ses collègues de la province d'Ontario, en venant ici se poser comme un fervent de l'empire, prêt à verser des contributions aux guerres impériales. Mais il ne devrait pas oublier qu'il y a quatre ans, dans le comté de Kamouraska, désirant soulever le sentiment populaire, il s'écriait de sa voix la plus éloquente : "Je n'ai qu'un fils ; je suis prêt à le sacrifier pour la défense du Canada, mais je ne veux pas qu'on l'envoie combattre les combats de l'Angleterre."

M. CASGRAIN : Ce n'est pas vrai.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. CASGRAIN : Je nie absolument l'exactitude de cette déclaration.

M. BOURASSA : Je suis forcé d'accepter la dénégation de l'honorable député. Toutefois, je regrette qu'il ait attendu si longtemps pour la faire. Le "Soleil", de Québec, a publié cette déclaration et je l'ai répétée ici même sous ma responsabilité d'office. J'avais alors l'attestation de plusieurs citoyens du comté de Kamouraska affirmant l'authenticité de ces paroles. J'ai communiqué cette déclaration à la Chambre, il y a trois ou quatre ans, après que l'honorable député, alors qu'il était à Ottawa, dans la province d'Ontario, eût manifesté son adhésion au mouvement qui favorisait la guerre

d'Afrique. La seule différence qui existe entre certains députés, tant de la droite que de la gauche, et moi, c'est que je tiens à Ottawa, à Toronto ou ailleurs le même langage qu'à Montréal et par toute la province.

Revenant au programme de la Ligue, et à ces seuls articles du programme que l'honorable député a lus et qui couvrent dans leur ensemble les relations du Canada avec la mère patrie et les autres colonies de l'empire, nous ne sommes nullement en lieu d'en rougir. Je reconnais à tout Canadien le droit de combattre ce programme, le droit de croire que le Canada devrait suivre une autre voie, le droit de penser que le fondement de l'empire repose sur des principes contraires aux nôtres.

Mais j'affirme également que nous pouvons, sans mériter d'être dénoncés comme des séditieux, défendre ces principes dont tous les pays de l'empire ont, pendant un siècle, reconnu la justesse. Je reconnais au parti libéral et au parti conservateur le droit de modifier leurs opinions à ce sujet, mais je réclame pour moi-même, et pour les jeunes Canadiens qui ont fondé cette ligue dans une pensée patriotique et désintéressée, le droit de proclamer que ces principes, qui ont servi de base commune au parti libéral et au parti conservateur, doivent continuer de constituer le fondement de notre politique nationale.

Et d'abord, sur le terrain de la défense de l'empire, à qui appartient-il de nous accuser de sédition ? Le leader du parti libéral déclarait à Boston, en 1891, qu'il n'accepterait jamais une fédération commerciale de l'empire, parce que l'unification impériale, même restreinte aux questions de commerce, pourrait entraîner le Canada à prendre part aux guerres de l'empire, et que le Canada se refuserait toujours à cette participation. N'avons-nous pas le droit de répéter en 1904 ce que le leader du parti libéral disait en 1891 ? Lorsque le leader du parti conservateur, sir John Macdonald, refusa aux autorités britanniques l'autorisation de venir recruter des troupes au Canada pendant la guerre du Soudan, ses partisans l'accusèrent-ils de sédition ? Parce que nous affirmons aujourd'hui que la politique véritablement canadienne doit continuer d'être celle que sir John Macdonald suivait en 1885, nous mettra-t-on au pilori comme des mauvais citoyens et des agitateurs ?

Sir Charles Tupper disait, à Winnipeg, en 1893, qu'en construisant des chemins de fer et des canaux suivant un plan d'organisation qui offrait aux troupes anglaises une voie plus courte et plus rapide entre l'Angleterre et ses possessions asiatiques, le Canada avait payé à l'empire un tribut plus que suffisant. Parce que nous tenons le même langage aujourd'hui, nous condamnera-t-on comme des révolutionnaires ? Sir Charles Tupper disait encore en 1893 que ceux qui accusaient les colonies de faillir à leur obligations parce qu'elles se refusaient à contribuer davantage au soutien des flottes et de l'armée de la Grande-Bretagne insultaient à l'honneur du Canada. Il ajoutait que le Canada avait fait plus que son devoir pour assurer la défense impériale ; que le principe et la méthode que le Canada avait suivis pour soutenir l'empire étaient justes, et qu'on ne devrait pas lui en demander davantage. Si sir Charles Tupper a pu dire à Winnipeg, en 1893, ce que nous répétons à Montréal, en 1903, pourquoi les conservateurs ne l'accusèrent-ils pas alors d'être un révolutionnaire ? Est-ce parce que nous sommes plus jeunes, est-ce parce que nous sommes Canadiens-français que nous ne serions pas libres de répéter, sans être couverts d'injures, ce que les chefs libéraux et conservateurs ont proclamé pendant tant d'années ?

Parlons maintenant de la question fiscale. L'honorable député (M. Casgrain) m'accuse de parcourir la province de Québec en faisant de M. Chamberlain le cauchemar des Canadiens-français, c'est ce que je n'ai jamais fait: c'est encore là une de ces légendes inventées par la presse conservatrice d'Ontario. Voici ce que j'ai déclaré—et j'y persisterai aussi longtemps que le gouvernement britannique ne formulera pas nettement sa politique sur ce point : On ne présente pas au peuple canadien, avec droiture et sous leur vrai jour, les principes de M. Chamberlain; le député de Sainte-Marie (M. Tarte), M. Foster, M. Louis Philippe Pelletier, ont faussement déclaré au peuple canadien que les contribuables anglais, mûs par leur seul amour des colonies, étaient prêts à frapper d'impôts leur pain, leur beurre, leur fromage et leur foin, que c'était là toute la portée des propositions de M. Chamberlain, et que les Canadiens seraient insensés, s'ils refusaient ces offres. Voilà ce que M. Pelletier a proclamé à Montmogny. Voilà ce que le député de Montmorency a répété aujourd'hui. Ce que j'ai dit à Montréal et à Québec, ces paroles qui m'ont valu d'être marqué d'infamie pour crime de sédition, je les redirai ici même et les voici.

Je ne suis pas de ceux qui font bruyamment parade de leur loyalisme, mais je respecte trop le peuple de la Grande-Bretagne pour le croire stupide au point de taxer sa nourriture et son vêtement, sans espoir d'aucune compensation. J'ai ajouté et je répète ici: les disciples de M. Chamberlain au Canada manquent de loyauté à l'endroit du peuple canadien—ils ne lui montrent que la face de la médaille. En Angleterre, M. Chamberlain fait preuve d'une plus grande sincérité. L'honorable député (M. Casgrain) nous affirme que les projets de M. Chamberlain ne menacent en rien les libertés des colonies. Quiconque veut acquérir une notion exacte et intelligente de la politique de M. Chamberlain devra recourir à M. Chamberlain lui-même pour s'éclairer exactement sur la nature de cette politique.

Le 20 octobre dernier. M. Chamberlain parlait à Newcastle. Il accusait

ses adversaires de manquer de droiture, parce qu'ils réduisaient sa politique aux proportions d'une simple hausse sur le prix du pain. A maintes reprises, M. Chamberlain a affirmé que l'adoption d'un tarif différentiel par tout l'Empire—que le député de Sainte-Marie et le député de Montmorency prétendent être le seul but que poursuit M. Chamberlain—n'est qu'un corollaire de son projet principal, lequel est l'unification de l'Empire. Sir Edward Grey avait reproché à M. Chamberlain de négliger ce véritable mode d'opérer cette concentration impériale, c'est-à-dire la création d'un conseil impérial muni de certains pouvoirs exécutifs s'exerçant sur toutes les possessions britanniques. A cela M. Chamberlain répondit, à Newcastle : J'ai tenté d'engager les colonies à consentir à l'organisation d'un conseil impérial, et elles ont refusé. Je me suis efforcé d'obtenir des colonies une contribution à l'armée et à la marine de la Grande-Bretagne, et elles ont également refusé. C'est pourquoi je me rattache à cette question d'un tarif différentiel pour l'Empire parce que le jour où le commerce impérial existera il faudra un système de défense impériale pour le protéger et un conseil impérial pour le régir.

Certes je respecte la liberté de tous autant que je veux faire respecter ma propre liberté.

Je reconnais à chacun des députés à cette Chambre—qu'il soit Anglais ou Français, catholique ou protestant—le droit d'approuver un projet de fédération impériale, c'est-à-dire la création d'un conseil impérial, gouvernant le commerce et la défense de l'empire. Mais j'ajoute ceci—et j'y insiste—aucun Canadien, aucun homme d'état digne de ce titre, n'a le droit de dire au peuple du Canada que les propositions de M. Chamberlain sont contenues tout entières dans son projet d'un tarif différentiel en faveur des colonies. Mesurons toute la pensée de M. Chamberlain, et si le Canada est prêt à renoncer à une partie de sa souveraineté législative et administrative, afin d'en investir un conseil impérial siégeant à Londres—si le Canada est disposé à payer l'impôt pour soutenir un régime de défense impériale—très bien ! que la volonté du peuple canadien s'accomplisse! Mais la politique de M. Chamberlain n'a pas été expliquée au peuple canadien avec franchise, comme elle l'a été en Angleterre. Et aussi longtemps qu'il en sera ainsi, nous, qui n'acceptons pas cette politique, nous, qui croyons aux principes qui ont présidé au développement de l'empire anglais et lui ont permis, au siècle dernier, de remplir le monde de leur glorieuse et extraordinaire puissance, nous avons le droit de croire que ces principes sont encore vrais et de combattre le mouvement actuel. Un grand nombre de nos hommes publics ont cru opportun de s'éprendre des idées de M. Chamberlain et de s'appeler impérialistes. N'avons-nous pas, à Montréal et à Québec—tout comme le professeur Shortt, de Kingston—le droit de déclarer que nous repoussons le titre d'impérialistes, parce que ce mot comporte à nos yeux une entrave à nos libertés ? Puisque le député de Montmorency (M. Casgrain) et le député de Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte) acceptent la politique de M. Chamberlain, que n'y mettent-ils autant de franchise et de loyauté que M. Chamberlain lui-même ? Que ne vont-ils à Montréal, à Québec, à Toronto, à Kingston, à Halifax, à Vancouver, annoncer au peuple canadien : " Voici les propositions qu'on nous fait. Voulez-vous la création d'un commerce impérial ? Désirez-vous un traitement de faveur sur le marché de la Grande-Bretagne ? Très bien ; mais alors vous aurez, ainsi que M. Chamberlain l'a déclaré, un conseil impérial qui gouvernera votre tarif ; car un tarif impérial ne pourra fonctionner sans qu'un pouvoir quelconque en contrôle les opérations. Vous aurez également un régime de défense impériale ; car on ne saurait uniformiser le commerce et l'industrie de l'empire sans en organiser la défense commune.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Mon honorable collègue prétend-il que M. Chamberlain a prononcé ces paroles ?

M. BOURASSA : Je ne voulais pas imposer à la Chambre de longues citations ; mais je lirai les paroles mêmes que M. Chamberlain a prononcées à Newcastle :

J'aborde maintenant les questions les plus importantes, à mon avis, que les tarifs privilégiés aient fait surgir. J'en suis partisan, parce que, d'abord, ils stimuleront le commerce avec les colonies. Nous commercerons davantage avec nos amis, sans que notre commerce avec nos rivaux en souffre de diminution. L'important, toutefois, c'est que nous ferons plus d'affaires avec nos amis, et cela dans des circonstances plus favorables. Je le répète, l'accroissement de ce commerce est essentiel à notre prospérité. Mais ce n'est pas tout. Voilà, la seule voie qui nous soit ouverte. Je vous mets au défi d'en trouver une autre. Je m'adresse ici à tous mes adversaires—à ceux qui diffèrent d'avis avec moi, à ceux qui m'entendent comme à ceux qui ne m'entendent pas, et j'affirme que pas un seul d'entre eux ne saurait vous suggérer une autre solution que celle que je vous propose pour atteindre le but auquel je tends. Il est impossible de cimenter l'empire, de resserrer les liens qui nous unissent, sauf au moyen d'une union commerciale sous une forme quelconque. Je le répète, pas un seul de nos adversaires n'a formulé une seule proposition alternative. Un homme d'Etat pour lequel je professe le plus grand respect et qui demeure dans le voisinage—sir Edward Grey—nous a dit, il est vrai, qu'à son avis, l'établissement d'un conseil impérial serait une chose désirable. Eh ! bien, qui a le premier proposé l'établissement d'un conseil impérial ? C'est moi-même qui ai formulé cette proposition—ces années dernières, cela s'entend, car d'autres l'ont proposée avant moi. Il n'y a rien de nouveau sous le soleil. Cependant, j'ai préconisé cette idée avec plus de vigueur que mes prédécesseurs. J'ai déployé tous mes efforts pour mener cette idée à bonne fin, et

cela en nombre de circonstances : au cours de conférences antérieures, dans des discours publics et des entretiens privés, je me suis permis de parler au nom de mes compatriotes et de dire à nos frères d'outre-mer : " Nous avons besoin de votre coopération. Nous vous appelons à nos conseils ; venez y prendre part ". Et ils ont décidé qu'ils ne sauraient évoluer dans ce sens ni adopter ce genre de fédération. Je ne prétends pas qu'ils refuseront toujours de donner leur acquiescement à cette proposition ; au contraire, je suis d'avis que si ma proposition l'emportait, la création d'un conseil fédéral s'imposerait nécessairement ; mais, pour le moment, au moins, la chose est impossible, et rien n'indique que ce conseil fédéral s'établisse en premier lieu. Les colonies tiennent à savoir ce qu'elles seront appelées à discuter, avant de se rendre à ce conseil. Quand l'union commerciale sera un fait accompli, ce sera là une question à discuter ; mais, en attendant, la proposition alternative si légèrement formulée par sir Edward Grey n'a absolument aucune valeur. Ce n'est pas ainsi qu'on réussira à rendre l'union plus intime. J'ai, ensuite, dirigée mes efforts dans le sens de la défence impériale. Mais encore ici je me suis heurté contre les difficultés de la situation ; mais je n'ai pas, pour cela, lâché prise et je suis revenu à l'idée de l'union commerciale qui nous rapprochera les uns des autres, provoquera nécessairement la création du conseil impérial, conseil qui, à la longue, accomplira beaucoup plus qu'il ne réalisera au début et fera de nous, en définitive, un empire vraiment grand, loyal et fédéré.

Je pourrais ajouter à ceci les paroles que M. Chamberlain a prononcées au Congrès impérial des Chambres de Commerce, à Londres—je n'ai pas le texte ici, mais je me rappelle fort bien la pensée—et voici, en substance ce qu'il disait : " Vous deviez discuter la question de la défense de l'empire. Vous êtes, il est vrai, un Congrès du Commerce; mais le problème de la défense de l'empire n'est qu'une forme différente du problème du commerce impérial; on ne peut créer un commerce impérial sans avoir en même temps un système impérial de défense.

Je le répète: je ne m'oppose nullement à la discussion de ce problème. Nous persistons, nous, à croire à la politique impériale telle que sir John Macdonald, sir Charles Tupper et le premier ministre actuel la comprenaient; telle que l'ont conçue et pratiquée tous les hommes d'Etat britanniques, sauf les débris du vieux parti tory du 18e siècle, dont l'administration impériale n'eut d'autre résultat que d'enlever à l'empire ses plus belles colonies, oui, sauf les descendants du vieux parti tory de Lord North et de Greenville. Conservant intacts ces principes, nous avons le droit de nous organiser, de fonder des ligues, de publier des journaux, en un mot, de faire tout en notre pouvoir pour éclairer le peuple canadien et lui faire voir la question telle qu'elle nous apparaît—tout comme le député de Montmorency (M. Casgrain) le député de Sainte-Marie (M. Tarte) et tout autre de nos collègues a le droit d'accepter la politique de M. Chamberlain et de s'efforcer de la faire triompher. Aucun homme digne de siéger ici, digne de réclamer le titre de représentant du peuple canadien, ne devrait se permettre d'accuser du crime de sédition ceux qui combattent les idées, ou plutôt les idées qu'il a adoptées avec l'espoir de capter la faveur populaire.

On m'a accusé de soulever un conflit de races. Or, du jour où la guerre d'Afrique fut déclarée, jusqu'au moment actuel, je n'ai jamais demandé à un électeur de Québec de voter dans un sens ou dans l'autre à cause de son sang français. Ce que j'ai proclamé dans la province de Québec et répété en pleine ville de Toronto, c'est que nous, qui sommes essentiellement Canadiens, ne pouvions aborder les problèmes de la politique impériale avec la pensée qui guide ceux qui sont nés dans les pays de la vieille Europe. Nous n'avons qu'une patrie, le Canada, et nous envisageons ces problèmes impériaux au point de vue de notre nationalité canadienne. Voilà ce que j'ai déclaré à Montréal et à Québec, et à Toronto également. Tel est le langage que j'ai tenu pendant la guerre d'Afrique; telle est mon attitude actuelle; et je la maintiendrai jusqu'au bout, en dépit des accusations que porteront contre moi certains députés de Québec. Ceux-là, du reste, ne craignent pas d'exploiter les sentiments de race dans leur province, mais dès qu'ils touchent la terre d'Ontario, ils se montrent fort scandalisés parce qu'un Canadien-français ose proclamer qu'un million et demi de citoyens canadiens, dont les ancêtres, alors les plus forts au pays, ont conservé le Canada à l'Angleterre, ne doivent pas se laisser fouler aux pieds maintenant qu'ils sont en minorité. Voici encore ce que j'ai dit à Montréal, à Toronto et partout: le Canada est pays britannique, sans doute; mais comment et pourquoi ? Parce qu'un jour où les Anglais n'étaient qu'une poignée au Canada, les Canadiens-français s'engagèrent sur l'honneur à rester fidèle à la Couronne britannique. Cette parole d'honneur, ils l'ont gardée ; et ils ont préservé l'intégrité de l'empire. Oui, le Canada est terre britannique; mais avant d'être anglais, il est canadien; et avant d'être fançais, il est canadien. Nous sommes prêts chaque jour à faire taire en nous la voix du sang pour le bien général de la patrie commune; et, bien que nous soyons les moins nombreux nous avons droit de dire à nos concitoyens anglais : Vous avez aujourd'hui la force du nombre; mais n'êtes-vous pas les dignes descendants de ce peuple dont on a pu dire que son esprit d'équité était le meilleur fondement de la justice ? N'oubliez dons pas ce que nous avons fait alors que nous étions les plus forts.

Ce que j'ai dit encore et ce que je ne cesserai de répéter: c'est qu'il faut au Canada une politique conforme à la mentalité de tout son peuple ; que ce peuple se compose de deux races et de deux nationalités unies sous le même drapeau et le même gouvernement, et qu'il est impossible de créer ici un véritable sentiment national, tant qu'on ne

reconnaîtra pas l'existence de ces deux races et de ces deux nationalités.

Mais lorsque enfin on aura constaté que la terre canadienne, le sentiment canadien, le patriotisme canadien sont assez larges pour embrasser ces deux races et ces nationalités, on cessera de redouter l'humble mouvement qu'avec moi, ces jeunes fondateurs de la Ligue Nationaliste veulent créer. Car le sentiment que nous voulons faire naître chez les Canadiens-français n'est pas conçu dans une pensée hostile aux anglo-canadiens. Au contraire, c'est un sentiment d'orgueil et d'amour pour la patrie ; c'est l'idée que le Canada est assez grand, assez beau, assez riche pour contenir tous les Canadiens ; c'est la conviction que le Canada n'ayant pas encore atteint sa pleine maturité, nous n'avons pas le droit, même pour venir en aide à la Grande-Bretagne ou à l'empire de demander au peuple canadien de se départir d'un seul élement de ses richesses, de sa population, de son commerce, de sa liberté, car la tâche dont nous sommes responsables, c'est de faire grandir le Canada. Que le peuple de la Grande-Bretagne, le peuple de l'Australie, le peuple du Sud-Africain soient fidèles à leur tâche comme nous le sommes à la nôtre, et l'empire sera mieux gardé que s'il tombait aux mains des hommes qui s'efforcent de remplacer par un faux sentiment d'orgueil impérial cet attachement profond à la terre patrimoniale qui est le fondement le plus solide du progrès des nations.

M. W. H. BENNETT (Simcoe-est) : M. l'Orateur, il est bien permis aux députés de la gauche, au moins, de féliciter l'honorable député (M. Bourassa), de la bravoure qu'il a déployée en prenant part à ce débat. Quant aux ministres eux-mêmes, nous ne pouvions guère espérer qu'ils oseraient en pareilles circonstances porter la parole. Il n'y avait, certes, pas lieu de s'attendre à ce que le ministre des Chemins de fer (l'honorable M. Emmerson), dans le profond abattement où il est plongé, osât sortir de son mutisme. Il a sans doute l'âme encore torturée par le cuisant souvenir de la sanglante défaite qui vient de lui être infligée, lorsque tout gonflé de sa puissance et de son influence de ministre d'Etat, ayant entrepris une campagne électorale dans l'importante ville de Saint-Jean, il reçut de la part des électeurs de cette cité avis qu'ils le tenaient en si maigre estime, lui et le cabinet dont il fait partie, qu'ils avaient décidé de le reléguer dans l'éternel oubli. Et n'eût été le fait, M. Hays lui-même s'est rendu dans ce comté et usé de toute son influence en faveur du candidat libéral, il ne fait guère doute que mon honorable collègue (M. Daniel), l'élu du comté aurait vu sa majorité se doubler et même se tripler. Mais que dire des ministres représentant ici la province d'Ontario ? Il y a quelque temps, le ministre du Commerce (le très honorable sir Richard Cartwright) prononçait, à Toronto, son discours d'adieu, déclarant que l'heure allait sonner où il lui faudrait remettre en d'autres mains moins débiles le bâton de chef de la province. En effet, voilà qu'en corroboration de ces paroles, le bâton a été remis aux mains du député de London (M. Hyman). Il n'en est pas moins pénible pour le député de London, au début de sa carrière de ministre, de se voir si malmené. Il demeure dans le comté limitrophe de celui de Lambton, et c'est ce dernier qu'il a choisi comme théâtre de la lutte. Avec l'appui d'une vingtaine de députés de la province d'Ontario, il a envahi ce comté. Dans sa campagne, un autre facteur lui était venu en aide, facteur ayant toujours joui d'une grande puissance dans le comté de London—la brigade des corrupteurs. Toute cette organisation se transporta dans le comté de Lambton et il en est résulté une des défaites les plus sanglantes que le parti libéral se soit vu infliger dans ce comté, depuis nombre d'années. Le ministre des Travaux publics (M. Sutherland) qui avait déjà, au cours de sa carrière, vu une imposante majorité libérale à Woodstock se transformer en une infime minorité, durant une élection pour la législature locale, le ministre, dis-je, pour se préparer au choc, et certes, la secousse a été des plus violentes. Le directeur général des Postes était absent du pays, étant allé respirer l'air du Texas ; ou plutôt c'est le ministre de l'Intérieur (l'honorable M. Sifton) qui humait l'air du Texas, tandis que le ministre des Travaux publics, prévoyant ce qui allait arriver, s'était enfui au Mexique. L'embarras qu'éprouvent ces honorables messieurs dans la province d'Ontario, c'est que la discussion des questions politiques anéantit toutes leurs chances de succès. Voici comment M. Hart, candidat du gouvernement provincial dans le comté de Muskoka, expliquait sa défaite : Ce n'est pas, disait-il, que les électeurs eussent quelque reproche à m'adresser ou qu'ils manquassent d'estime et de considération pour moi personnellement, mais j'ai dû porter le poids des péchés du gouvernement. De même, M. Robb, candidat du gouvernement libéral dans le comté de Bruce-est, et un journaliste, soit dit en passant, s'expliquant sur les causes de sa défaite, disait : "Une des raisons de ma défaite c'est que le parti tory a tenu un grand nombre d'assemblées publiques vers la fin de la campagne." Voilà ce qui milite contre ces honorables messieurs. Partout où les questions publiques se discutent devant le peuple, ils sont infailliblement vaincus.

Il est fort possible que le discours de l'honorable ministre du Commerce, à Toronto, ait servi à la fois à mettre les gens d'Ontario sur leurs gardes et à les engager à se défier de ce gouvernement. En effet, dans sa péroraison, l'orateur a lancé ce cri d'alarme.

Il n'y a aucun doute que la province d'Ontario peut perdre une grande partie de l'influence qu'elle devrait avoir dans les destinées de ce pays. Il est possible que certaines choses peu-

vent arriver qui ne se seraient pas produites si Ontario avait voulu faire son devoir. Si je m'exprime en ces termes, c'est parce que je sais quel danger peuvent présenter certains préjugés, sur lesquels je ne veux pas appuyer dans le moment. Je sais comment on a agi à votre égard, à propos de M. Tarte et de plusieurs autres Cependant, j'ai maintenant confiance en des jours meilleurs.

Quel est, en substance, le sens des paroles de l'honorable gentleman ? Il a dit aux gens d'Ontario que ce gouvernement n'était pas un gouvernement fédéral, mais bien plutôt un gouvernement dépendant de la province de Québec, d'où partait le mot d'ordre, et il a prévenu ses auditeurs que leur devoir était de tout mettre en œuvre pour contrebalancer l'influence de la province de Québec en élisant des libéraux dans l'Ontario. Voilà certes de belles paroles dans la bouche d'un ministre de la Couronne. Il est vrai que l'honorable ministre du Commerce avait lieu d'être assez mécontent, car il pouvait croire qu'on lui avait signifié son congé le jour même où on a demandé à l'honorable député de London (M. Hyman) de faire partie du ministère. Le temps est sans doute arrivé pour le ministre du Commerce de se retirer, mais il ne le fera pas avant d'avoir assuré des situations à toute sa famille. Son plus jeune fils vient d'être nommé premier commis de la Commission des chemins de fer, ce qui ne l'a pas empêché de jeter les hauts cris contre les empiétements et les exigences de la province de Québec. Mais il convient d'ajouter que l'honorable ministre n'a de ces sursauts d'énergie que quand il est loin de ces collègues. Au conseil d'Etat, il s'efface le plus possible, et il est muet comme carpe. Quand il était loin d'Ottawa, il ne cessait de tonner contre les méfaits de M. Tarte et de certains autres de ses collègues de la province de Québec. Mais ici, il se contente de placer ses parents et amis dans des situations lucratives et de passer à la caisse pour toucher son traitement. Comment s'étonner, après cela, que les électeurs d'Ontario l'aient pris au mot, comme ils l'ont fait dans les circonscriptions de Bruce-Est et de Lambton ?

L'honorable premier ministre ne nous a pas ménagé l'indignation, pour les façons dont il affirme que nous avons traité M. Blair. Mais n'est-il pas notoire que toutes les opinions que nous avons exprimées sont partagées, non seulement par la gauche, mais aussi par la droite de cette Chambre. Les journaux indépendants du pays s'en sont aussi fait l'écho. Laissez-moi, par exemple, citer un extrait du " Weekly Sun," qui est pourtant un journal n'ayant jamais témoigné beaucoup d'hostilité aux honorables gentlemen de la droite.

Ce qui mécontente le plus la classe agricole, c'est qu'on ne peut pas dire que M. Blair ait été appelé à remplir ces fonctions si importantes, en raison des aptitudes qu'il peut avoir. Les cultivateurs du Canada voient bien, comme le " News " le voit aussi, que l'ex-ministre n'a été appelé à cette position que parce qu'on avait là un excellent moyen de lui imposer silence et d'empêcher qu'il ne continuât à s'opposer au projet du Grand-Tronc-Pacifique. Cette nomination a été faite, non dans l'intérêt public, mais en manière d'expédient politique, c'est-à-dire afin d'écarter de l'arène un homme qui aurait pu faire la partie chaude au gouvernement aux prochaines élections. Sir Wilfrid Laurier a donc délibérément, ici, sacrifié les intérêts du pays, dans une occurence très grave et très importante, afin de mieux servir ses propres intérêts politiques. Nous pouvons assurer au premier ministre qu'il a commis là une grande erreur, même à son propre point de vue. Tout le ressentiment que les cultivateurs gardaient à M. Blair pour les opinions exprimées par ce gentleman dans les questions de drainage, d'incendie et de barrières à bestiaux, se tourne maintenant vers l'homme qui a mis l'ex-ministre des Chemins de fer à même de pouvoir faire encore plus de mal à la classe agricole du Canada. Sir Wilfrid Laurier aurait bien mieux fait de ne pas redouter l'opposition de cet homme—à qui, du reste, on a depuis longtemps rogné les griffes—plutôt que d'encourir l'hostilité des cultivateurs du Canada. Même, s'il n'est pas trop tard, il fera bien de repasser en revue tout le personnel de sa commission des chemins de fer.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable gentleman pourrait aussi nous donner des extraits de l'autre " Sun " celui de Saint-Jean.

M. BENNETT : Cela n'est pas nécessaire, car les électeurs de Saint-Jean se sont déjà prononcés.

A six heures la séance est levée.

Reprise de la Séance.

La Chambre entre en séance à huit heures.

M. BENNETT : M. l'Orateur, quand la séance a été levée j'en étais à parler de la composition de la soi-disant commission de chemins de fer nommée par ce gouvernement. Mes remarques s'appliquaient au personnel de cette commission, et en particulier au choix qu'on avait fait de l'honorable A. G. Blair comme président de cette commission. J'ai lu un extrait du " Sun " de Toronto, l'un des journaux les plus influents et les plus répandus de la province d'Ontario, blâmant énergiquement le gouvernement pour cette nomination. Je crois que cet article exprime dans une bonne mesure l'opinion de la province d'Ontario. J'ajouterai même qu'il exprime aussi l'opinion des autres provinces. Comme l'a fort bien fait remarquer le leader de la gauche (M. Borden), la nomination de M. Blair n'a pu avoir été inspirée que par le vif désir qu'on avait de l'éloigner de l'arène, afin que le gouvernement pût avoir davantage les mains libres. Voyons donc, en effet, en quelle position se trouvait le gouvernement. Quand le projet du Grand-Tronc-Pacifique a été soumis à la Chambre l'année dernière, c'est

l'honorable M. Blair même qui s'y est montré le plus hostile, et qui a developpé contre ce projet les arguments les plus convaincants. Il a exposé de façon magistrale que c'était là une entreprise vouée d'avance à l'insuccès, et toute la presse indépendante du pays a été du même avis. On devait s'attendre à ce que, comme membre de cette Chambre, l'ex-ministre des Chemins de fer continuerait à s'opposer à ce projet aussi énergiquement que par le passé, et on a pu juger tout récemment à quel point cet homme était encore redoutable. Je veux parler de la dernière lutte électorale à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, dont le résultat a été l'élection d'un membre de l'opposition, grâce au discours prononcé par M. Blair, et qui avait été répandu à profusion parmi les électeurs. Le pays a aujourd'hui toute raison de prendre ombrage de la disparition de la scène politique d'un de ses plus rudes jouteurs, et cela d'autant plus que cette disparition a tout l'air d'avoir été concertée afin le satisfaire certains intérêts personnels.

Eh mais, on n'a même qu'à jeter ici un regard en arrière, pour constater à quel point nos grands emplois publics ont été l'objet de honteux marchandages. Le ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) ne fut pas élu, lors des élections générales de 1896. Il avait déjà occupé le haut poste de premier ministre de la Nouvelle-Ecosse et le portefeuille des finances lui avait été promis. Cependant, bien que la Nouvelle-Ecosse eût largement appuyé le gouvernement libéral, il ne se trouva personne parmi les nouveaux élus qui voulût bien consentir à céder son siège à M. Fielding. Qu'advint-il alors ? On s'arrangea pour disposer d'une vacance dans la magistrature, et M. Forbes fut nommé juge.

Que s'est-il passé, aussi, dans le Nouveau-Brunswick ? L'honorable M. Blair était sans siége, et pas un seul député du Nouveau-Brunswick ne voulait céder se place. On s'avisa alors de se concerter avec M. King, et d'offrir à ce dernier une nomination de sénateur en échange du siège si convoité. L'échange eut lieu, et c'est ainsi que M. Blair a pu entrer aux Communes.

Qu'avons-nous vu, encore, quand il s'est agi de faire de la place à M. Tarte, alors ministre des Travaux publics ? Je ne blâme ici nullement cet honorable gentleman d'avoir agi comme les autres. Il avait encore devant les yeux l'exemple du ministre des Finances, et il s'était dit sans doute qu'il serait bien naïf de ne pas profiter des bonnes dispositions du gouvernement à mettre ses portefeuilles de ministres aux enchères. On fit passer au Sénat le député de la division Sainte-Marie de Montréal, et le siège fut offert à M. Tarte. Le tour était joué.

Et c'est là le jeu qui s'est poursuivi depuis le jour où ces honorables messieurs sont arrivés au pouvoir. J'ajoute qu'on ne s'est pas contenté de vendre des portefeuilles de ministres, mais que ces sortes de trucs se sont aussi produits dans le domaine de la magistrature et de diverses hautes chages publiques. Le ministre des Postes (l'honorable sir Wm. Mulock), celui-là même qui, alors qu'il faisait partie de l'opposition, avait présenté une résolution décrétant qu'aucun membre de la Chambre ne pourrait accepter une charge lucrative de la Couronne tant qu'il n'aura pas cessé de faire partie des Communes depuis deux ans, celui-là même, dis-je s'est fait depuis lors le vassal servile de ce gouvernement. Je regrette que le très honorable premier ministre ne soit pas présent ce soir. Il a comparé, hier soir, le parti conservateur de Québec à un vieux bateau repeint et gréé à neuf, et naviguant sous un nouveau pavillon. Que dire, donc, du vieux parti libéral d'Ontario et du Dominion ? Non seulement a-t-on enlevé à ce vieux navire tout ce qui valait la peine d'être conservé, mais la plus grande partie de son équipage l'a abandonné pour courir à des positions plus sûres avec de gros appointements. Il est vrai qu'il en reste encore quelques-uns, sortes de boucaniers prêts à toutes les besognes. Mais combien loin, cependant, des boucaniers d'antan, dans les beaux jours du capitaine Kidd, de légendaire mémoire, Ces anciens flibustiers avaient du moins la décence d'enterrer leurs trésors dans le sable des rivages, tandis que ceux dont je veux parler en font parade devant les électeurs du Canada. Vous en avez la preuve en voyant leurs résidences somptueuses, et en consultant les listes des porteurs d'actions de banques et autres valeurs financières. Et on s'étonnera encore que ces hommes qui, il n'y a pas longtemps encore, étaient loin d'être riches, soient devenus si subitement des Crésus.

Ce sont là les hommes qui exercent actuellement une influence démoralisante par toute la province d'Ontario. Cette nomination de M. Blair, afin de se débarrasser d'un homme dont l'influence était jugée funeste pour le gouvernement, est l'un des cas les plus révoltants de corruption qu'il nous ait jamais été donné de relever au Canada. Quand la question de la constitution d'une commission de chemin de fer a été soulevée il y a quelques années, on nous a dit que cette commission serait composée d'hommes dont les connaissances en matières de chemin de fer seraient des plus précieuses pour le pays. Loin de moi la pensée de mettre en doute la parfaite compétence de l'honorable M. Blair. Je ne crois pas, non plus, qu'il y ait ici personne qui veuille lui contester cette compétence. Il a été l'un des premiers avocats du Nouveau-Brunswick, et alors qu'il était ministre des Chemins de fer et Canaux, il a eu toutes les occasions possibles de se renseigner à fond en matière de chemin de fer. On vante aussi, avec raison, sa grande sagacité, et je ne saurais en citer de meilleure preuve que son superbe discours de l'année dernière en opposition au bill du Grand-Tronc-Pacifique. Mais quant

aux autres membres de la commission, c'est une autre affaire. Il y avait déjà longtemps que la province de Québec désirait un remaniement qui fût plus avantageux pour certaines personnes. Mon honorable et courtois ami—je crois qu'il me permettra de l'appeler ainsi—le Solliciteur Général (M. Lemieux) ne réprimait qu'à grande peine l'impatience qui le dévorait de monter plus haut. Mais cela entraînait des déplacements. L'honorable M. Bernier fut alors appelé à la commission des chemins de fer, ce qui eut pour effet de créer quelques vacances, et la province de Québec reçut la satisfaction qu'elle désirait. Il n'est personne, j'en suis sûr, qui puisse prétendre que l'honorable M. Bernier témoigne d'aptitudes spéciales pour les nouvelles fonctions dont on vient de le charger, et je ne crois pas, non plus, qu'il ait fait une étude particulière des questions de chemin de fer. Il n'a même jamais été engagé dans le commerce. Il a exercé la profession de notaire, à Saint-Hyacinthe, et c'est là tout. Mais quel besoin avons-nous, du reste, de penser que le gouvernement puisse se laisser guider par la question d'aptitudes. Il y a quelque temps, on a fait une nomination de juge et une publication judiciaire de Toronto s'est laissé aller à ce sujet à des commentaires assez amusants, qui peuvent se résumer à peu près à ceci: " Nous n'avons rien à dire, personnellement, contre ce nouveau juge—et je n'ai pas besoin de le nommer—mais cette nomination nous rappelle un incident qui s'est passé lors des funérailles d'un homme qui avait été fort loin, de son vivant, de se recommander à l'administration de ses contemporains. Comme on demandait à l'un des assistants, fort enclin à la charité envers le prochain, ce qu'il pensait du défunt, il répondit : Dans tous les cas, ce fut l'un des plus forts fumeurs que j'aie jamais connus." On admettra volontiers que ces remarques peuvent aussi s'appliquer à M. Bernier, car chacun sait que, comme fumeur, il est d'une jolie force.

Passons maintenant à M. Mills, qui représente la province d'Ontario. On aurait donné la chose à deviner, qu'il ne se serait pas trouvé un seul homme d'affaires, soit à Toronto ou ailleurs, pour désigner M. Mills pour faire partie de cette commission de chemin de fer. En effet, quelles aptitudes pourrait-il invoquer ? Il avait été, il est vrai, durant vingt ans, principal du Collège d'agriculture, mais cela n'a absolument rien à faire avec les questions de transport, et le choix de M. Mills reste plus que jamais enveloppé de mystère. Je serais porté à croire qu'on a cherché plutôt, par là, à se concilier les faveurs de la classe agricole. Eh bien, M. l'Orateur, voilà comment se compose cette soi-disant commission de chemins de fer, et il reste à savoir quel jugement la province d'Ontario va porter sur ces actes, car l'occasion se présentera sans doute bientôt de voir ces commissaire sà l'œuvre.

M BENNETT.

Je ne crois pas me tromper en affirmant qu'il est un bon nombre de députés de la droite, siégeant aux derniers rangs, qui seraient loin de prétendre, ainsi que l'ont fait les deux proposants de l'adresse, que le tarif actuel est absolument parfait. Le député de Wellington-sud (M. Guthrie), entre autres, ne serait certes pas disposé à se représenter devant ses électeurs pour leur dire que le tarif est parfait. Il y a à Wellington plusieurs industries fort importantes, et si ce qu'on rapporte de M. Guthrie est vrai, je suis sûr qu'aux prochaines élections il aura bien garde de soutenir, devant ses électeurs, que le tarif actuel n'a aucunement besoin d'être remanié, et qu'il est prêt à défendre ce tarif envers et contre tous.

Ces remarques s'appliquent aussi à l'honorable député d'Algoma (M. Dyment) qui ne cesse depuis longtemps de réclamer des changements s'imposant maintenant d'autant plus que nos grandes industries de Saut Sainte-Marie ont absolument besoin d'être mieux protégées. Il y a encore l'honorable député de Cumberland (M. Logan) qui vient de faire une déclaration fort remarquable à une assemblée tenue à Amherst, dans la Nouvelle-Ecosse. Comme on le sait, M. Logan n'a jamais ménagé son appui au gouvernement actuel, ce qui ne l'a pas empêché de dire, à cette assemblée, que toutes ses préférences allaient à la protection, et que son plus vif désir était de voir les industries de la Nouvelle-Ecosse plus amplement protégées. S'il fallait faire un choix entre tous ces députés, on s'apercevrait qu'il n'en est pas un seul qui, loin d'Ottawa, ne préconise une hausse du tarif. Il y a aussi le député d'Ontario-sud (Mr. Ross), qui n'est pas sans savoir qu'une députation considérable de carrossiers, ayant à sa tête M. Tudhope, d'Orillia, a été déléguée il y a à peine quelques semaines pour venir prier le gouvernement d'effectuer des changements dans le tarif visant particulièrement la carrosserie. Le gouvernement compte aujourd'hui parmi ses partisans bon nombre de députés ne se faisant aucun scrupule de dire, chaque fois qu'ils sont de retour chez eux, qu'ils ne cessent de prier les ministres d'effectuer des changements. Et cependant, à Ottawa, pas un de ceux-là n'a le courage d'ouvrir la bouche. Comment expliquer cette attitude, autrement qu'en supposant que le gouvernement a dû s'engager à nommer une commission qui serait chargée, à la fin de la session, de s'enquérir du fonctionnement du tarif dans toutes les parties du Dominion. Nous ne pouvons pas assurer, toutefois, que ce soit là la véritable hypothèse. Si nous sommes dans le vrai, cela ne suffirait qu'à démontrer que le gouvernement prend un malin plaisir à se jouer des électeurs, en se donnant bien garde, toutefois, d'afficher dans le Nord-Ouest un protectionnisme outré, car on sait qu'en ces régions la tendance est plutôt en faveur d'un tarif modéré. Le gouvernement excellerait donc ainsi à souffler

un peu partout le chaud et le froid, c'est-à-dire, comme on dit communément, à ménager la chèvre et le chou.

Arrêtons-nous maintenant un instant au discours prononcé à Toronto par le très honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright), précisément dans le temps même où on s'attendait le plus à des élections générales. Chacun sait en effet que le gouvernement était bien décidé à brûler ses vaisseaux et à en appeler au verdict des électeurs. Il ne se passait guère de jour que le "Globe" ne publiât en première page des caricatures, dont l'objet était de convaincre ses lecteurs que le pays jouissait d'une prospérité jusqu'ici sans égale. Et comme si ces signes prémonitoires n'étaient pas déjà suffisants, des assemblées de nomination avaient aussi lieu un peu partout. Que se passa-t-il, alors ? On dit que les élections furent renvoyées à plus tard, par suite de l'échec éprouvé sur le marché financier d'Europe, lors de l'émission des obligations du Grand-Tronc-Pacifique. Quoi qu'il en soit, il reste avéré que le gouvernement avait décidé d'opter pour les élections, et c'est dans le but de réveiller le zèle des électeurs d'Ontario que l'honorable ministre du Commerce fut dépêché à Toronto pour inaugurer la campagne. Dans son discours, il parla des péchés réels ou d'omission qu'on avait pu reprocher dans le passé au parti conservateur, et il appuya sur la grande prospérité dont jouissait présentement le pays, prospérité qui avait coïncidé, disait-il, avec l'arrivée au pouvoir de ce ministère. Je crois cependant devoir affirmer, et je défie qui que ce soit de prouver le contraire, que ce gouvernement n'a pas introduit dans le tarif une seule clause ayant contribué à la prospérité de ce pays ou ayant été la moindrement avantageuse à une industrie quelconque. Mais le très honorable gentleman s'adressait surtout à la classe agricole. Il disait que l'exportation de nos produits agricoles était passée de $50,591,000 à $114,441,000, et il ajoutait que cette augmentation était directement due au gouvernement. Je me suis donné la peine d'examiner ces chiffres. En 1896, les exportations de beurre s'élevaient à $1,118,768, et en 1903 à $6,958,906. Je me rappelle qu'il y a environ dix ans, c'est-à-dire alors que les conservateurs étaient au pouvoir, le ministre de l'Agriculture avait soumis une proposition afin de faire voter un crédit considérable affecté à des achats de beurre à destination du marché d'Europe. Il avait fait remarquer que notre beurre n'était pas connu en Europe comme il méritait de l'être, et que si nous voulions lutter avec les beurres danois et autres beurres, il était absolument nécessaire de n'envoyer là-bas que des spécimens de première classe. Que fit alors l'opposition. On s'écria que le gouvernement allait se faire marchand-épicier, ce qui était une absurdité. Mais en dépit des protestations et des sarcasmes de ces messieurs, on expédia en Europe une quantité considérable de beurre, et nos cultivateurs réussirent enfin à prendre pied là-bas pour la vente de ce produit important de leur industrie, ainsi que le démontre l'augmentation de $5,000,000 qui fut relevée, pour nos exportations de beurre, dans les sept années qui suivirent.

Et cependant, après avoir tout fait, dans le temps, pour empêcher ce projet de réussir, ces messieurs de la droite ont aujourd'hui l'effronterie de s'en attribuer le mérite. Voyons, maintenant, pour le fromage. Je me demande, en vérité, ce que ces messieurs peuvent bien avoir eu à faire avec l'exportation de ce produit. En 1896, les exportations de fromage s'élevaient à $14,283,825, et l'année dernière nous avons atteint $24,776,406. Comment le gouvernement ose-t-il s'attribuer le mérite de cette augmentation, quand chacun sait fort bien que l'industrie du fromage date déjà de plusieurs années Notre fromage étant de première classe, il s'ensuivait naturellement que l'exportation ne pouvait qu'augmenter. C'est ce qui s'est fait, et quand même ces honorables gentlemen de la droite s'y seraient opposés, les chiffres d'exportation n'en auraient pas moins continué leur marche ascensionnelle.

Passons maintenant à l'article des viandes. En 1896, nous exportions pour environ $14,000,000 de viandes. On se rappelle encore l'opposition soulevée par ces honorables gentlemen de la droite, quand il fut question d'imposer des droits élevés sur le bacon, ou lard fumé. On avait fait voir qu'il serait possible de créer un commerce d'exportation considérable pour les jambons et le bacon, ce que contestèrent énergiquement ces honorables gentlemen de la droite. Cependant, les conservateurs étaient dans le vrai, ainsi que le démontre l'écart d'augmentation de $4,000,000 à environ $15,456,286 relevé pour ce seul commerce.

Mais l'augmentation la plus marquée, dans le domaine des produits agricoles, est celle qu'on peut constater pour nos exportations d'avoine, de blé et de farine, et c'est ici que ces honorables gentlemen de la droite devraient le mieux se rappeler que le silence est d'or. En effet, comment expliquer qu'aujourd'hui nous exportons pour près de $30,000,000 de blé, alors qu'il y a sept ans nous n'en exportions que pour $8,000,000 ?

Voilà quel est le volume des exportations de notre vaste Nord-Ouest ; mais ce résultat n'est pas dû à ce que le Canada a dépensé des centaines et des milliers de dollars pour attirer dans cette région une foule de Galiciens et de Doukobortses, mais plutôt à ce qu'Ontario et les anciennes provinces ont envoyé au Nord-Ouest un grand nombre de leurs meilleurs habitants qui ont su profiter de la fertilité du sol des prairies. En outre, pour une grande partie des exportations des deux dernières années, il faut considérer que les Etats de l'ouest se trouvant complètement colonisés, des cultivateurs de cette partie des Etats-Unis ont pris la route du Nord-Ouest où ils se sont établis sur des ter-

res. Si nos adversaires demandent aux cultivateurs de ce pays de croire que le gouvernement a eu quelque chose à faire dans le développement des Territoires, ils doivent penser qu'ils s'adressent à des gens bien stupides, en vérité. Il est notoire que les anciens discours des membres de la droite décriant nos territoires de l'ouest, ont été publiés dans les brochures des compagnies de transport des Etats-Unis, et répandus par toute l'Europe. Ces hommes qui dénonçaient le Nord-Ouest comme étant une plaine inculte et qui s'opposaient à la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, constatent maintenant le développement de cette région, résultat des efforts du parti conservateur ; ils se présentent devant le pays et cherchent à s'attribuer le mérite de ces progrès. Dans les exportations de l'avoine, on constate une augmentation représentant près de $2,000,000. Il est certain qu'une grande partie de ce grain a été récoltée au Nord-Ouest. Le développement du commerce des farines est considérable ; en effet, en 1896, nous n'exportions que pour $895,000 de ce produit, tandis que nos exportations de l'an dernier représentent un montant de $4,700,000. Quant au commerce des bestiaux, il est évident pour tout le monde qu'un grand nombre de troupeaux paissent dans les prairies de l'ouest. Quiconque a visité cette partie du pays, a vu avec surprise les trains considérables bondés de bestiaux gras qu'on expédiait ailleurs. L'augmentation de ce commerce représente une valeur de $4,000,000. Si l'on considère le volume du commerce du Canada, si l'on additionne tous les item, on trouve que le développement de nos exportations de bois nous a rapporté environ $25,000,000. Qu'ont eu à faire, sous ce rapport, les ministres et leurs partisans ? Rien, absolument. Il s'agit d'un cas fortuit qui échappe à leur pouvoir. Personne ici n'ignore que l'approvisionnement de bois aux Etats-Unis a diminué graduellement et que, grâce aux mesures que nous avons prises pour empêcher l'exportation des billes de bois venant d'Ontario, nous avons pu couper une bien plus grande quantité de bois. Voilà pourquoi le total en valeur, et l'augmentation de nos exportations de bois s'élève à $24,000,000.

Je viens dire au gouvernement qu'il n'agit pas avec justice à l'endroit des exportateurs de bois d'Ontario, qu'il suit la même ligne de conduite à l'égard des propriétaires des scieries de la Colombie Anglaise, qu'alors que nous permettons aux Américains de nous envoyer leur bois en franchise, nous les laissons prélever $2 par mille sur le bois que nous exportons chez eux. J'ai l'honneur de représenter une division électorale que cette question intéresse grandement. Je suis prêt à seconder les efforts de tout député de la Colombie Anglaise laquelle, à maintes reprises, a importuné le gouvernement et l'a supplié d'imposer sur le bois étranger, un droit au moins égal à celui que réclament les Etats-Unis pour le bois que nous leur vendons. Un certain nombre de représentants d'Ontario ont un devoir à remplir—ils ne doivent pas simplement se contenter de faire la cour à leurs électeurs et aux membres de cette Chambre, et d'importuner le gouvernement et de lui demander de modifier le tarif, il leur faut de plus se faire les éducateurs de l'opinion publique, lorsque cette question se présente sous cette forme, lorsque nous nous efforçons d'indiquer à leurs collègues et aux ministres les changements qu'il faut apporter au tarif, et les raisons qui militent en faveur de ces modifications. J'espère qu'avant la fin de cette session, grâce à un certain nombre de motions spécifiques, les membres de la droite auront l'avantage de voter en faveur de l'augmentation du tarif, quand cela est nécessaire, ou d'approuver une diminution du tarif dans certains cas. Si ces honorables députés croient à propos d'escamoter les votes dans ces circonstances, leurs électeurs devront les surveiller de près.

On a, fort à propos, appelé cette session la session du Grand Tronc. En ma qualite de simple représentant du peuple, je suis ici pour dire qu'à mon avis, l'opposition avait raison à la dernière session, de protester contre cette dépense énorme de deniers publics pour la construction de ce chemin de fer qu'on qualifie de transcontinental. Je déclare qu'il est du devoir de la gauche de travailler à éclairer l'opinion publique dans tout le Canada, en discutant ici même cette grave question, surtout si l'on considère que, depuis la dernière session, les circonstances sont essentiellement changées quant à la question de l'industrie des transports maritimes et terrestres. Qu'est-ce que le gouvernement nous propose de faire ? Un acte de véritable folie. Je crois que c'est le terme employé, à la dernière session, par l'ex-député de Saint-Jean, N.-B., M. Blair. Nos adversaires ont dit au peuple de ce pays qu'ils vont pouvoir transporter le grain de Winnipeg à Moncton, sur une distance de 1,800 milles, et qu'en cela, ils pourront soutenir la concurrence des lignes de transport qui existent maintenant. Voilà leur proposition. On a dit ici, cet après-midi, et je sais que tel est le cas, que durant la dernière saison, les navires ont transporté du grain de la tête du lac Supérieur à Québec, au taux de trois cents par boisseau.

Mais il y a plus : Le transport d'une certaine quantité de grain n'a coûté que deux cents et demi par boisseau. Qu'on examine l'industrie des transports entre le Canada et l'Angleterre, aujourd'hui. On ne saurait trouver à Montréal ou à Québec un seul navire dont la cargaison se compose entièrement de grain. Pourquoi ? Parce que le transport du grain seulement ne peut suffire à rémunérer un armateur ; tout notre grain destiné à l'Angleterre y est expédié dans des vaisseaux chargés de quantité d'autres marchandises et dont plusieurs sont même subventionnés pour le transport de la malle et des passagers. L'an dernier, une

compagnie américaine a voulu rendre du grain de la tête du lac Supérieur à Québec. Ses vaisseaux pouvaient recevoir 60,000 boisseaux de grain. Il est certain que le taux de transport a été de trois cents par boisseau. La distance de Port-Arthur à Montréal est de 300 milles, et les compagnies de chemins de fer ont reçu 3 cents par boisseau pour leur part ; elles ont dû payer 1½ cents aux navires qui ont transporté ce blé de Port-Arthur à la baie Georgienne. On doit donc payer 4½ cents par boisseau de grain transporté de Port-Arthur à Montréal, et nous avons cependant des navires qui font concurrence à ces compagnies de chemins de fer et qui ne demandent que 3 cents par boisseau de blé qu'ils rendent de la tête des grands lacs à Québec. En présence de ces faits, le gouvernement ne peut prétendre que le chemin de fer transcontinental est une entreprise avantageuse. Mais qu'importe tout cela ? Le gouvernement semble décidé à gaspiller un montant énorme d'argent dans cet ouvrage insensé, contrairement au désir de la population et du Grand Tronc lui-même. A une réunion récente des directeurs du Grand-Tronc, à Londres, on a déclaré ouvertement que la compagnie n'a jamais demandé cette voie ferrée que le gouvernement veut la forcer de construire. On a ajouté que le Grand Tronc avait proposé d'abord au gouvernement de construire une ligne partant de North-Bay et que la construction d'une voie voie ferrée de Winnipeg à Moncton est un acte de suprême folie. Voilà ce qu'a dit sir Rivers-Wilson, président de la Compagnie du Grand Tronc, et c'est en présence de tout cela que le gouvernement paraît décidé à se lancer dans cette entreprise. N'oublions pas l'attitude de M. Blair, à la dernière session. Le député de Norfolk-nord (M. Charlton) avait été désigné pour répondre à M. Blair ; dans son discours il a prétendu que l'ex-ministre combattait ce projet simplement parce qu'il se voyait enlever l'occasion de piller le trésor public.

Je ne connais rien dans toute la carrière de M. Blair qui puisse lui avoir attiré cette attaque de la part de celui qui parlait au nom du gouvernement ; remarquons encore que, depuis ce temps jusqu'aujourd'hui, pas un seul ministre n'a ouvert la bouche pour dire qu'il regrettait cette sortie contre M. Blair. On peut imaginer facilement ce qui arriverait, si d'autres membres du gouvernement remplisaient les fonctions de ministre des Chemins de fer. Je dis que, d'après tout ce que nous voyons, cette insinuation aurait pu se faire plus à propos contre ces ministres. Je puis croire que la construction de la division de l'est se fera sous la direction d'une commission ; mais, quoi qu'il en soit, nous savons que ce projet de loi contient une disposition qui, en pratique, enlève aux commissaires le droit d'adjuger les entreprises entraînant une dépense d'argent considérable.

M. l'Orateur, le gouvernement a pu juger de sa force dans Ontario et dans les autres provinces. Cet après-midi, l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) a expliqué à la Chambre pourquoi, dans la province de Québec, on avait obtenu un si bon résultat, si l'on peut désigner ainsi le fruit du travail de nos adversaires. L'honorable député nous a dit qu'il s'était rendu dans le comté de Montmorency, et qu'il avait exprimé ses idées à la population de cette division électorale. Quelles sont les opinions de mon honorable ami? Elles consistent à attaquer sans relâche la Grande-Bretagne, à se poser devant le peuple de la province de Québec comme l'ennemi de la mère patrie, surtout si l'Angleterre avait à soutenir une guerre. Je ne crois pas que le député de Labelle représente le sentiment général de la province de Québec ; il me ferait peine qu'il en fût autrement. J'aurai assez de charité pour penser que son but est d'acquérir un peu de cette petite notoriété qu'il recherche par des effets oratoires étincelants et pompeux. Je ne crois pas que le peuple de la province de Québec partage les opinions que l'honorable député a exprimées cet après-midi.

Il y a de grands principes qui feront l'objet de discussions, à l'heure de la bataille, dans la province de Québec et dans le reste du pays. Le plus important est celui de la protection pour nos industries et, dans Hochelaga et dans Saint-Hyacinthe, il n'y a pas de doute que les sentiments en faveur d'un tarif protecteur plus élevé a contribué plus que toute autre considération à diminuer les majorités libérales. Dans Ontario, nous attendons avec confiance le moment de la lutte. Notre province est fatiguée du gouvernement actuel ; elle en est écœurée. Les ministres ne représentent pas le sentiment d'Ontario. Si les ministres de cette province qui font partie du cabinet passaient aujourd'hui dans la rue King, à Toronto, on n'en reconnaîtrait aucun, à l'exception de sir Richard Cartwright dont les anciennes caricatures ont su nous conserver les traits. Le gouvernement ne représente pas Ontario, parce qu'il n'y a pas un seul ministre de cette province qui n'ait fait au peuple des promesses qui sont restées inaccomplies. Rendez-vous à ce charnier des politiciens décavés, ainsi que les libéraux avaient l'habitude d'appeler le Sénat, et regardez cette rangée de libéraux d'Ontario. Vous y trouverez des hommes comme les McMullen, les Gibson et autres que je pourrais mentionner, que les électeurs d'Ontario ont rejetés, dès qu'ils en ont eu l'occasion.

M. l'Orateur, il y aura bientôt une lutte politique dans Ontario. Le gouvernement fédéral est dans l'attente du sort de ses compagnons d'armes de la législature provinciale. Si jamais il exista une vieille barque entraînée à la dérive, à sa perte, et dont la carène fut rongée par des barnacles, c'est bien celle qui porte le gouvernement d'Onta-

rio. Elle a été déserté par le " capitaine " Sullivan que l'honorable John Dryden a renié ouvertement. Le gouvernement court à sa perte. Il a essayé, par les moyens les plus honteux, d'étouffer l'opinion publique dans cette province. Il a réuni la Chambre, alors que cinq ou six de ses partisans devaient comparaître devant les tribunaux ; il savait que les élections de ces messieurs seraient invalidés. On a défié les tribunaux du pays, afin que cette épave battue par les vagues pût flotter quelque temps encore. C'est à peu près ce qui se produit ici. Le gouvernement fédéral a reçu le verdict des électeurs de Lambton-est et de Bruce-est. En dépit de tous les efforts des organisateurs, des politiciens et des cabaleurs aux ordres des gouvernements fédéral et provincial, il a été battu à plate couture dans ces comtés.

Le peuple d'Ontario attend avec impatience l'heure où il pourra infliger à nos adversaires le châtiment qu'ils méritent pour avoir trahi toutes leurs promesses. Le gouvernement se vante de la façon dont s'est fait le remaniement de la carte électorale d'Ontario, et des hauts faits qu'il a accomplis sous ce rapport. Il a pu juger de sa force, lors de la dernière élection dans Bruce-est, dans une division électorale dont il a remanié la carte. En dépit de ce dernier fait, il a essuyé une défaite, et c'est le même sort qui l'attend aux élections générales. Qu'on parcoure la province d'Ontario, d'une extrémité à l'autre, et l'on constatera que tous les partisans du gouvernement, venant de cette partie du pays, ne doivent leur élection qu'aux promesses qu'ils ont faites de modifier le tarif, de construire des édifices publics, etc. Nous voyons chacun de ces députés se cramponner à des sénicures lucratives. Le gouvernement peut envisager cette discussion du haut de sa grandeur, mais je puis lui dire que, dans la province d'Ontario, ce centre intellectuel du Dominion, ses actes sont surveillés de près.

Quelques DEPUTES : Ecoutez ! écoutez !

M. BENNETT : Mais comme cette province s'est laissée berner durant trente ans, par un gouvernement libéral, je devrais peut-être retirer ce que je viens d'affirmer. Je suis forcé de reconnaître, et je le regrette comme citoyen d'Ontario, que la politique dans cette province se traîne dans les bas-fonds de la dégradation. Le gouvernement actuel n'a pas essayé de sortir de cette ornière, car, à l'heure qu'il est, la morale politique par tout le Canada est abaissée plus qu'elle ne l'a jamais été ; c'est un fait reconnu. L'an dernier, on a présenté un bill à la Chambre des communes modifiant le code criminel ; mais des influences occultes sont intervenues pour empêcher l'adoption de ce projet de loi.

Ce dernier contenait une disposition qui aurait empêché certaines coalitions d'hommes d'affaires de se livrer à un commerce illicite. Il y avait alors à Montréal une coalition puissante, l'American Tobacco Company, que cette mesure aurait sensiblement affectée. Qu'est-il arrivé? Un sénateur en vue, partisan du gouvernement, se présenta devant les ministres et, comme résultat de cette démarche, la disposition en question fut retirée. Il est donc permis à ce trust américain et aux autres compagnies semblables de se livrer au genre de commerce qui leur convient.

Où se trouvent donc ces libéraux de la vieille école qui invoquaient sans cesse la loi concernant l'indépendance du parlement? Nul d'entre eux n'élève maintenant la voix. Qu'ont publié les journaux américains à propos de ce qu'on appelle maintenant la cause en extradition de Gaynor-Greene, qui s'est déroulée à Québec? Que s'est-il produit alors? Deux voleurs reconnus ou soupçonnés de vol et de détournements, se rendent à Québec. Qui comparaît pour eux? Il fut un temps où les vieux libéraux de ce pays avaient l'habitude de condamner et de dénoncer tout membre du parlement qui avait pris un bref dans une cause qui pouvait venir en conflit avec les intérêts politiques du pays. Cependant, nous constatons que la société d'avocats à laquelle appartient le ministre de la Justice, a contribué à la défense de ces individus et a combattu la demande d'extradition.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (l'honorable Charles Fitzpatrick): L'honorable député veut-il dire que j'ai participé en quoi que ce soit à la défense de ces accusés?

M. BENNETT : La société à laquelle il appartient s'est occupée de cette défense.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non. On ne peut trouver mon nom mêlé à cette affaire.

M. BENNETT : Si l'honorable ministre affirme que la société d'avocats dont il fait partie n'a rien eu à faire dans cette cause, je vais retirer ce que j'ai dit.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je dis qu'aucune société d'avocats à laquelle j'appartiens n'a agi dans cette cause. Mon nom n'apparaît pas aux procédures.

M. BENNETT : Je n'ai pas dit que son nom apparaissait. Je dis que la société dont il fait partie a défendu Gaynor et Greene. Dois-je comprendre qu'il nie cela?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, je le nie. Quelques-uns des membres de la société ont pu prendre part à cette cause, mais la société à laquelle j'appartiens ne l'a pas fait.

M. BENNETT : Voilà qui est plutôt drôle. Je suppose que lorsqu'il s'est agi de partager les profits de la société, le ministre de la Justice a pris grand soin de demander qu'on ne lui accordât aucune partie des profits provenant de la cause en question.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je suis prêt à faire une déclaration dans ce sens, et

si l'honorable député avait le moindre sentiment de l'étiquette professionnelle, il saurait qu'on ne devrait jamais demander à un avocat de faire pareille déclaration.

M. BENNETT : En réponse au ministre de la Justice, je lui dirai qu'il se montre très sévère à l'endroit de certains de ses amis. Je me rappelle la cause de la Sainte-Catharines Mining Company dans laquelle la société McCarthy et Osler a comparu pour le gouvernement canadien.

Nos adversaires ont dénoncé Dalton McCarthy pour avoir permis à la société dont il faisait partie, d'avoir quelque chose à faire dans cette cause, et le journal le " Globe " l'a accablé d'injures grossières. Eh bien ! la presse canadienne a annoncé que la société où figure le nom du ministre de la Justice, de celui qui nomme les juges du pays, a défendu Gaynor et Green, à Québec. Le ministre aurait dû empêcher cela. Mais son cas n'est pas isolé. Qu'avons-nous entendu déclarer ici même ? Je puis rappeler le cas d'un député qui a affirmé, en pleine Chambre, qu'en sa qualité d'avocat il avait le droit d'accepter toutes les causes qui lui seraient offertes contre le gouvernement. Qu'est-ce que cela signifie ? Cela revient à dire que les membres de cette Chambre peuvent se faire une annonce en disant: Je suis partisan du gouvernement et si vous avez une cause contre ce dernier, confiez-la moi. J'exercerai en votre faveur toute l'influence dont je jouis en ma qualité de membre de la Chambre. C'est évidemment faire mépris de la loi concernant l'indépendance du parlement. Cette coutume se propage dans tout le pays. Je vais citer un autre cas. Le gouvernement devait acheter un bassin dans le port de Midland. Les propriétaires de cet ouvrage désiraient beaucoup le vendre au gouvernement. Mon adversaire à la dernière élection, M. George Chew, fit un marché avec ces gens-là par lequel, s'il effectuait la vente, les propriétaires s'obligeaient à lui payer une commission de $400. Voilà où en est rendu la morale politique dans ce pays. La vente faite, M. Chew ne reçut pas l'argent promis ; il apporta au bureau de la société d'avocats dont je fais partie le document contenant la promesse écrite et signée ; nous prîmes un bref réclamant $400, et M. Chew fut payé. Savez-vous quelle excuse on invoquait pour ne pas acquitter cette dette ? On prétendait que cette vente n'avait pas été faite par M. Chew, mais plutôt par l'influence d'un certain membre qui se trouve absent de la Chambre dans le moment, et à qui les vendeurs avaient payé $600 pour effectuer cette transaction. D'un bout à l'autre du pays il est notoire que des membres du parlement commettent des actes de ce genre. Prenons le cas de l'honorable député de Digby (M. Copp) tel que relaté par les journaux. Le gouvernement a-t-il désavoué ce partisan? J'ai lu les faits dans les journaux ; j'ai lu les procès-verbaux du conseil de ville de Digby. Le gouvernement devait construire un bassin dans le port de cette ville. L'honorable député de Digby se rendit au conseil municipal de la ville de ce nom, et conclut un marché public par lequel il s'engageait à employer toute l'influence que lui donnait sa position de député, pour obtenir une forte subvention destinée à la construction d'un bassin dans le port de Digby ; si je me rappelle bien les faits, il reçut un acompte de $500, et il devait retirer en outre $2,000, lorsque cet ouvrage serait terminé. Le gouvernement doit nécessairement tenir compte de tous ces faits. On a certainement appelé sur le cas que je viens de citer l'attention du ministre des Finances, qui est citoyen de cette province ; il ne peut donc ignorer ce qui s'est passé. En disant que le niveau de la morale publique est descendu à un degré qu'il n'a jamais atteint, je reste encore dans des limites fort modérées.

Cet état de choses est connu de tout le monde. On n'ignore pas les actes frauduleux qui se commettent dans des différents comtés. On sait que relativement aux permis accordés pour la vente du whisky au Yukon, on a soutiré d'énormes sommes d'argent de personnes qui ont fait des fortunes princières, en se livrant au commerce des liqueurs dans cette partie du pays ; on a forcé ces gens à sacrifier une partie de leurs profits pour aider à maintenir au pouvoir le parti libéral. Nombreux sont les faits de ce genre. Un seul membre de cette Chambre a eu le courage de déclarer ici qu'il appliquera cette règle toutes les fois qu'il en trouvera l'occasion. Quelques-uns des députés qui sourient en m'entendant décrire la dégradation dans laquelle est tombée la province d'Ontario, se trouvent-ils au nombre de ceux qui ont pris part à ces actes illicites. Mais, grâce à Dieu, il y a encore une saine opinion publique dans Ontario ; elle s'affirmera sans doute à l'heure voulue, et je saluerai avec joie le jour où la lutte s'engagera. On écrira l'histoire du gouvernement actuel, et on y trouvera un contraste frappant entre la carrière du très honorable premier ministre actuel et celle de sir John Macdonald, de sir Charles Tupper et des autres grands hommes qui ont contribué dans une si grande mesure à préparer et à diriger les destinées du Canada. L'histoire dira que sir John Macdonald et sir Charles Tupper étaient des hommes imbus de grandes idées nationales, qui ont achevé l'œuvre d'union de ce vaste Dominion, pour en faire une partie importante de l'empire britannique.

Et l'histoire dira que ce gouvernement a fait une grande œuvre en dépit de l'opposition la plus vive. Elle dira que malgré les plus violentes critiques des chefs libéraux, le parti conservateur a réussi à compléter la construction de ce grand transcontinental qui s'étend d'un océan à l'autre et dont le Canada sera toujours fier. L'histoire dira en outre qu'à la sage politique du gouvernement de cette époque-là sont dus la colonisation du Nord-Ouest et le développement de ce

grand pays capable de soutenir l'existence de millions d'âmes. L'histoire dira aussi que ce gouvernement a inauguré une politique fiscale dont le mérite est indiscutablement établi par le fait même que ceux qui l'ont combattue pendant des années ont été obligés de la conserver presque dans son intégrité. Le verdict de l'avenir sera que les chefs du parti conservateur n'étaient pas guidés par l'esprit de clocher, mais que la politique de sir John A. Macdonald était la même dans toutes les provinces et qu'elle a mérité l'estime et l'appui de toutes les classes.

Ce serait un bien pour le pays, M. l'Orateur, si le gouvernement actuel n'était pas appuyé par une majorité que le ministre du Commerce a déclaré à Toronto être une menace publique—la majorité de la province de Québec. Mais tant que les luttes électorales se feront dans la province de Québec à la mode de l'honorable député de Labelle, cette menace dont a parlé l'honorable ministre du Commerce et contre laquelle il a protesté subsistera. J'ai l'honneur d'avoir dans la circonscription électorale de Simcoe que je représente, un nombre considérable d'électeurs français ; mais, je regrette de le dire, très peu votent pour moi, et voici pourquoi : lorsqu'une élection a lieu dans ce district, on y voit apparaître des hommes comme l'honorable déuté de Bonaventure (M. Marcil) et l'honorable M. Evanturel, président de l'assemblée législative d'Ontario, qui viennent non pas discuter les questions politiques, mais exciter les électeurs en soulevant des questions de race et de religion. Ils ne parlent que de la nationalité et de la religion de l'honorable premier ministre. Il fut un temps où les élections se faisaient sur les questions politiques dans le township de Tiny, mais ce temps-là est passé. Toutefois, le gouvernement ferait bien de ne pas oublier que, s'il obtient de légers avantages parmi les électeurs français, il court le risque de faire des pertes plus considérables parmi les électeurs anglais.

Sir WILFRID LAURIER : Ecoutez ! écoutez !

M. BENNETT: Oui, c'est là le danger. Une tactique de ce genre est comme une arme à deux tranchants. Cette union, cette harmonie entre les différentes races dont nous nous vantons souvent est malheureusement démentie par le vote presque uniforme que donnent les districts français. Nous allons avoir des élections et le plus tôt sera le mieux, mais que ces élections se fassent comme en 1887 et en 1891 sur les questions de politique fiscale et administrative, et au nom de tout ce qui est bon cessons ces appels aux passions de race que nous entendons faire dans cette Chambre par des hommes comme l'honorable député de Labelle, appels que, je regrette de le dire, sont le fonds de commerce du parti libéral dans la province de Québec. Qu'a dit l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries lui-même (l'honorable M. Préfontaine) l'autre jour, au lendemain des dernières élections ? A-t-il dit que la politique du gouvernement avait triomphé ? Pas du tout. Il a dit que le succès était dû au fait que le pays était gouverné par un premier ministre français ; que c'était la popularité de sir Wilfrid Laurier qui avait triomphé ; mais en disant cela, il a démasqué ses batteries. Mon désir est que ceux qui écriront l'histoire du pays puissent dire de tous les premiers ministres qui ont présidé aux destinées du Canada qu'ils ont toujours bien rempli leur devoir, qu'ils ont toujours agi dans les intérêts du Canada et que les succès qu'ils ont obtenus n'étaient pas dûs à des appels aux préjugés ou aux passions, mais à leurs grands actes politiques, et que ce sont la sagesse et le dévouement aux intérêts généraux du pays qui leur ont gagné l'estime et l'affection du peuple.

M. E. D. SMITH (Wentworth) : Il est évident, M. l'Orateur, que le gouvernement a décidé d'adopter la politique du silence dans ce débat, et c'est peut-être la plus sage qu'il pouvait adopter, vu l'incapacité signalée dont il a fait preuve dans l'administration des affaires publiques. J'aurais préféré, M. l'Orateur, répondre à l'un des honorables députés de la droite que d'avoir à prendre la parole à la suite d'un discours aussi éloquent que celui que nous venons d'entendre, mais je promets d'être court.

Le discours du Trône exprime l'espoir que la session soit courte. Je suis certain que tous nous avons le même désir, mais l'opposition manquerait à son devoir, si elle ne saisissait pas toutes les occasions qui se présenteront de répandre la lumière sur les fautes de l'administration actuelle. Le menu que nous offre le discours du Trône est certainement très maigre, un véritable menu de carême, comme l'a appelé l'honorable député de Montmorency (M. Casgrain), et s'il nous faut régler la longueur de la session sur le nombre de plats, elle devra certainement être très courte. On ne nous en offre que quatre et quelques-uns sont très légers. Le seul sujet important est l'amendement au bill des chemins de fer, et bien que ce bill soit important ce n'est a près tout qu'un amendement. Nous aurons aussi a discuter le rapport de la commission de l'Alaska, qui n'est pas une proposition du gouvernement mais un simple rapport d'une commission. Nous aurons outre cela le bill de la milice, et afin de grossir le programme le gouvernement se propose d'augmenter l'effectif de la gendarmerie du Nord-Ouest ; je m'étonne, cependant, que pour allonger le discours du Trône le gouvernement n'ait pas proposé d'augmenter d'une centaine ou plus le nombre des fonctionnaires publics. C'eût été aussi important que l'augmentation de cent hommes dans la gendarmerie. Le discours du Trône, M. l'Orateur, se distingue donc plus par ce qu'il ne dit pas que par ce qu'il dit.

Au sujet de l'augmentation proposée dans l'effectif de la gendarmerie des territoires, je suis certain que personne ne s'y opposera, si le nombre des crimes augmente dans le Nord-Ouest et s'ils restent impunis à cause du petit nombre de gendarmes ; mais il faudra nous prouver que cette augmentation est nécessaire. Cependant, comme nous n'avons pas encore le bill devant nous, je n'entrerai pas dans les détails, et je me contenterai de dire que s'il est nécessaire d'augmenter l'effectif de la gendarmerie pour maintenir le bon ordre dans les Territoires du Nord-Ouest, pour ma part, je serais heureux qu'on fît de cette gendarmerie le noyau d'une troupe d'infanterie à cheval.

On nous promet ensuite le bill de la milice. Nous ne pouvons pas le discuter avant de l'avoir devant nous, mais je puis dès maintenant dire que, pour ma part, je serai en faveur d'une augmentation de l'effectif de notre milice, et je suis sûr que personne de ce côté-ci de la Chambre ne critiquera si le nouveau bill nous donne cela. Je regrette, cependant, et je veux que l'on me tienne seul responsable de cette déclaration, je regrette, dis-je, que le ministre de la Milice et le gouvernement ne fassent pas davantage. J'aurais voulu qu'à part l'augmentation et l'amélioration de notre milice, le gouvernement eût proposé de nous donner un commencement de marine de guerre. Je sais aussi qu'une très grande partie de notre population croit que le temps est arrivé de prendre une position plus en rapport avec notre dignité de pays progressif et puissant que celle que nous occupons aujourd'hui. Notre commerce océanique se développe tous les jours, et s'élève aujourd'hui à plus de $250,000,000. C'est un commerce qui vaut la peine d'être protégé. Aujourd'hui, nous ne dépensons pas un sou pour cette défense. Toutes les nations du monde ont non seulement le droit mais le devoir de défendre leur commerce. Le commerce fait partie d'un pays et il est aussi nécessaire de le défendre que de défendre les frontières. Jusqu'à présent nous nous sommes reposés sur l'Angleterre pour la protection de notre commerce. Nous savons que nous sommes en sûreté de ce côté-là, mais en acceptant cette protection, nous nous mettons au rang d'un enfant en lisière, bien que nous nous vantions tous les jours d'avoir atteint notre maturité et d'être capables de prendre soin de nous-mêmes.

Trois voies s'ouvrent devant nous: le statu quo, l'indépendance ou l'annexion aux Etats-Unis. Examinons brièvement quelle serait notre position dans les trois états différents. Si notre pays était annexé aux Etats-Unis, que serions-nous obligés de faire pour la protection de notre commerce ? Nous serions obligés de payer notre part du coût de la marine américaine qui est d'environ $6,500,000 par année. Si nous devenions une nation indépendante, il nous faudrait alors créer de toutes pièces une milice et une marine, mais il n'y a heureusement qu'un petit nombre parmi nous qui croient que l'indépendance est la destinée inévitable de notre pays et qu'il nous faut nous y préparer. Les plus petites nations qui ont des côtes et un commerce maritime à défendre sont obligées d'avoir une marine proportionnée à leurs besoins, et que nous serions obligés de maintenir nous coûterait plus cher que la part que nous aurons à payer pour l'entretien de la marine anglaise. Vu qu'il n'y a qu'une petite partie de notre population qui favorise l'annexion ou l'indépendance, et que la grande masse veut continuer à faire partie de l'empire anglais, pourquoi n'offririons-nous pas de payer une petite part du coût de la marine de l'empire ? Pourquoi ne paierions-nous pas une petite part de ce que coûte la défense de notre commerce ? Je regrette beaucoup que les deux partis politiques de ce pays semblent craindre de se prononcer sur une question de ce genre. Il faudra pourtant qu'ils se décident à la discuter dans un avenir prochain. Nous devrons décider si nous devons jouer un rôle dans l'empire anglais. Pourquoi ne ferions-nous pas un petit commecement ?

La part que nous aurions à payer pour l'entretien de la marine anglaise serait d'environ $7,000,000 par année. L'Angleterre a environ vingt navires stationnés sur les côtes est et ouest du Canada, et leurs dépenses s'élèvent à environ $7,000,000 par année. Je ne propose pas que nous payons toute cette somme, mais nous devrions en payer une partie, faire un premier pas. Si le gouvernement avait, en même temps que le bill d'amélioration de notre milice, proposé de créer un commencement de marine canadienne, pour ma part j'aurais été très heureux d'appuyer cette proposition.

Le discours du trône nous parle de la question de l'Alaska. Je suis d'avis qu'on a suffisamment parlé de cette question, et je ne vois pas quel bien le pays va retirer si la Chambre entreprend de la discuter au long. Le jugement qui a été rendu est regrettable, mais nous ne serions pas dans cette position, si les deux partis politiques n'avaient pas autrefois fait de cette question un engin de guerre entre eux, et si nous l'avions étudiée comme les experts ont fait. Je sais cependant que quelle que soit la cause du jugement qui a été rendu, que ce soit un jugement diplomatique ou judiciaire, lord Alverstone, le senior des commissaires du comité, nommé par l'Angleterre, a décidé la question de la manière qu'il a cru devoir la décider suivant la preuve, et il a rendu un bon service à son pays en réglant la question une fois pour toutes.

L'autre question qui est mentionnée dans le discours du trône est l'amendement du contrat du Grand-Tronc-Pacifique. Ce sera l'une des principales questions que nous aurons à discuter pendant cette session. Elle l'a été très longuement l'année dernière et le sera encore très longuement cette année, j'en suis sûr. Le premier bill était très important ; il comportait une dépense d'argent

énorme, tout à fait injustifiable et qu'aucune partie considérable de notre population n'avait demandée. L'arrangement qu'on a soumis à la Chambre l'année dernière était très mauvais tant pour le pays que pour la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Un arrangement peut être mauvais pour les deux côtés, et celui-là en était un. Aujourd'hui on y apporte des amendements qui le rendent encore plus désavantageux pour le pays, plus coûteux et plus désastreux. Je prétends que le devoir du gouvernement est d'en appeler au peuple sur cette question, car il n'a pas le droit d'engager le pays sans le consulter dans une entreprise dont il ne veut évidemment pas. Nous avons eu un certain nombre d'élections pendant la vacance. Dans chacune d'elles on a discuté le projet du Grand-Tronc-Pacifique, et leur résultat doit convaincre tout homme impartial que le peuple n'approuve pas le projet du gouvernement. Voyons ce résultat. Le parti libéral a perdu dans huit comtés quatre mille voix, cinq cents en moyenne dans chaque comté? Qu'est-ce que cela signifie? Cela signifie que dans une élection générale, le gouvernement perdrait cinquante sièges. Cela signifie encore que même s'il ne perdait que la moitié de ces sièges le gouvernement aurait dans cette Chambre une majorité plus petite que jamais aucun gouvernement n'a eue, et que le peuple est opposé au projet tel qu'il a été présenté au parlement l'année dernière. Combien plus le sera-t-il lorsqu'il apprendra que l'arrangement est encore plus désavantageux pour le Canada. Le grand défaut de nos chemins de fer c'est qu'ils manquent de wagons, de locomotives et apparemment d'habileté administrative. Mais laissons cela de côté et admettons qu'il faut plus de moyens de transport, quels sont ces besoins. Il y en a deux principaux : le premier c'est que l'ouest a besoin de pouvoir transporter dans l'est en plus grande quantité, plus facilement et à meilleur marché ses produits agricoles ; le deuxième est le besoin des manufacturiers et des horticulteurs de l'est, d'Ontario et Québec, de transporter plus rapidement et plus facilement leurs produits dans l'ouest. Ce sont les deux seuls besoins que l'on connaisse. La Colombie Anglaise n'a jamais demandé que l'on construise un transcontinental dans la partie nord de cette province. La chose peut être bonne en soi, mais personne ne la demande.

Quel droit le gouvernement a-t-il d'engager le pays dans une entreprise qu'il voit bien que le peuple n'approuve pas ? En honneur que doit faire le gouvernement ? Quel est son devoir sinon de demander au peuple, avant que le marché soit définitivement conclu et que le sceau y soit apposé, s'il approuve ou désapprouve cette entreprise.

Quels sont ceux qui ont demandé la construction de ce chemin de fer, ou l'amélioration de ceux que nous avons déjà ? Il n'y a aucun doute que le développement rapide que subit le pays et son commerce grandissant demandent des améliorations dans nos moyens de transports. Mais on n'a jamais démontré que les chemins de fer que nous avons déjà, s'ils ont le matériel voulu et un bon réseau d'embranchements, ne suffisent pas aux besoins du trafic d'une manière spéciale et il n'y a pas non plus grand besoin d'un chemin de fer de colonisation à travers la partie nord des provinces d'Ontario et Québec lorsqu'il y a dans l'ouest des centaines de millions d'acres de terres magnifiques encore inoccupées et prêtes a recevoir la charrue. Les provinces maritimes n'ont pas demandé un deuxième chemin de fer. Les seules demandes que nous entendons sont celles de l'ouest qui veut qu'on lui donne les moyens de transporter son grain dans l'est à meilleur marché et celles des manufacturiers et horticulteurs d'Ontario et de Québec qui veulent transporter leurs produits dans l'Ouest. Est-il nécessaire pour cela de construire un autre chemin de fer entre Québec et Winnipeg et entre Moncton et Québec ? Pas du tout. La Compagnie du Grand Tronc est venu offrir au gouvernement de construire un chemin de fer depuis North-Bay jusqu'à Winnipeg et de le continuer à travers les Territoires. Pour cela elle ne demandait que les octrois ordinaires qui ne se seraient pas élevés à plus de $12,000,000 en tout. Pour $12,000,000 en argent, nous aurions en tout ce dont le pays avait besoin pour plusieurs années à venir, au lieu d'avoir à porter le fardeau d'une dépense de $100,000,000 que coûtera la construction de ce chemin de Moncton à Winnipeg, et dont l'on pourrait utiliser une grande partie à des choses plus nécessaires et plus avantageuses, si le pays a cette somme à dépenser. Une de ces choses c'est la création de meilleurs moyens de transports pour le commerce de tout le pays entre Montréal et l'Angleterre. Que faisons-nous aujourd hui ? Nous accordons des subventions énormes à des compagnies de navigation pour amener leurs navires à nos ports. Nous payons $150,000 à une compagnie, ostensiblement pour transporter environ quinze tonnes de matière postale que nous pourrions faire transporter pour $300. Nous faisons cela pour obliger les navires à se rendre à Montréal et pour rien autre chose. A part cela, nous payons de fortes sommes pour faire poser dans ces vaisseaux des appareils frigorifiques et de ventilation, et des compartiments froids. Le pays paie la moitié du coût de ces aménagements. Lorsque nous avons donné tous ces avantages aux compagnies de chemins de fer nous aurions le droit de nous attendre que le tarif des transports pour Liverpool et Glasgow sera aussi bas par Montréal que par Boston ou New-York qui sont plus éloignés, mais c'est tout le contraire. Au lieu d'avoir un tarif réduit sur ces steamers auxquels nous payons des subventions et qui font un voyage plus court, nous leur payons des milliers et des centaines de milliers de dollars de plus sur le fret que nous expédions de Montréal que si nous l'envoyons par Boston ou New-York.

M. SMITH (Wentworth).

Au risque d'être accusé de parler trop longtemps, je demande à la Chambre la permission de lui lire quelques chiffres qui lui montreront la différence dans les taux de transport du fret pendant l'automne de 1903. Voici :

	Par tonne. s.	d.
Farine, de Montréal à Liverpool	9	9
" de Boston "	7	6
" de Montréal à Londres	9	9
" de Boston "	7	6
" de Montréal à Glasgow	8	9
" de Boston "	6	6 à 7

	Par boisseau. s.	d.
Blé, de Montréal à Liverpool	0	2¼
" de Boston "	0	1½
" de Montréal à Londres	0	2⅝
" de Boston "	0	1½ à 2
" de Montréal à Glasgow	0	2⅝
" de Boston "	0	1½ à 2

	Par tonne. s.	d.
Beurre, de Montréal à Liverpool	27	6
" de Boston "	20	0
" de Montréal à Londres	30	0
" de Boston "	24	0
" de Montréal à Glasgow	31	6
" de Boston "	30	0
Fromage, de Montréal à Liverpool	22	6
" de Boston "	17	6
" de Montréal à Londres	25	0
" de Boston "	20	0
" de Montréal à Glasgow	26	3
" de Boston "	25	0

	Par baril. s.	d.
Pommes, de Montréal à Liverpool	2	6
" de Boston "	2	0 et 5%
" de Montréal à Londres	2	6
" de Boston "	2	0 et 5%
" de Montréal à Glasgow	3	0
" de Boston "	2	6 et 5%
" de Montréal à Manchester	2	6
" de Boston "	2	6 et 5%

Payé en plus sur 100,000 tonnes de fromage à 3s. 9d., environ	$ 90,000
Payé en plus sur 17,000 tonnes de beurre à 5s., environ	17,000
Payé en plus sur 40,000,000 de boisseaux de blé et farine à 1½ cent	600,000
Payé en plus sur 1,000,000 de barils de pommes à 10 cents	100,000
	$ 807,000

De sorte que sur quatre articles nous payons $800,000 de plus entre Montréal et Liverpool que nous payerions de Boston ou New-York à Liverpool. Mais ce n'est pas tout ; ce n'est qu'une très petite partie de la perte que cet état de choses cause aux cultivateurs du Canada, car le prix que rapportent ces articles pour l'exportation établit le prix du marché canadien, et nous savons que les neuf-dixièmes de nos produits sont consommés dans le pays. De sorte que non seulement nous perdons les $800,000 que nous payons en transports, mais beaucoup d'autres $800,000 par la diminution du prix de ces produits sur les marchés du pays.

Je dis donc que nous ferions mieux de prendre une partie de cet argent que l'on va gaspiller dans la construction de ce chemin de fer qui n'est pas demandé et de l'employer à améliorer le port de Montréal et à donner à la route entre Montréal et l'Angleterre ce qui est nécessaire pour en faire la meilleure route au monde. Nous nous vantons d'avoir la route la plus courte pous aller en Angleterre, et cependant c'est la plus chère.

Tel est devoir qui incombe au gouvernement. C'est un des sujets dont le discours du trône a omis de parler. Il l'aurait dû cependant, car c'est une question qui demande toute l'étude et le travail que le gouvernement peut lui consacrer. Je considère que c'est une des questions les plus importantes que nous puissions discuter. Qu'arrivera-t-il si nous n'améliorons pas notre route entre Montréal et l'Angleterre ? Il y a des exportateurs amis de leur pays qui expédient des centaines de milliers de tonnes de produits par voie de Montréal lorsqu'ils pourraient les expédier à meilleur marché par d'autres ports. Il en y a beaucoup aussi qui ne se rendent pas compte de la différence en plus qu'ils paient par le port de Montréal, mais qui, lorsqu'ils auront découvert ce fait, ne continueront pas à expédier par cette route, à moins qu'on ne l'améliore de façon à la rendre moins coûteuse, ou au moins à aussi bon marché que celle des ports étrangers. Le peuple canadien fera beaucoup de sacrifices par patriotisme, mais il y a une limite à cela comme à d'autres choses. On ne peut attendre de lui qu'il consente toujours à demeurer dans cette position désavantageuse, et ce que le gouvernement a de mieux à faire c'est de donner les améliorations qui sont nécessaires.

Il est une autre question dont je désire parler. Son importance n'est peut-être pas des plus grandes, mais elle mérite autant de nous arrêter que cette proposition d'une légère augmentation de l'effectif de la gendarmerie à cheval mentionnée dans le discours du trône. En ma qualité d'horticulteur, j'avais espéré lire dans ce discours l'annonce de l'établissement d'une station agronomique dans la région de Niagara. Nous avons actuellement cinq fermes d'experimentation, le même nombre que nous avions il y a dix ou quinze ans. Elles sont rès nécessaires à l'avancement des cultivateurs canadiens. Il est indiscutable que bien des notions utiles sont disséminées par l'intermédiaire de ces établissements; mais ils ne desservent qu'une partie de notre immense pays. Nous avons heureusement au Canada un climat et un sol qui nous permettent de produire les meilleurs fruits du monde. Il se trouve dans la région de Niagara une grande étendue de pays susceptible de produire les pêches, les prunes et autres fruits en très grande abondance. Mais nous ne recevons aucune assistance du gouvernement en matière d'expérimentation.

Ces fermes d'expérimentation font un travail satisfaisant ; elles sont excellentes dans la mesure de leur développement ; mais elles ne s'occupent que des questions de nature à intéresser les cultivateurs de la partie nord du pays. Elles expérimentent sur les bestiaux, les grains, les produits laitiers, et des sujets pouvant intéresser seulement ceux qui voudraient planter quelques arbres fruitiers à l'extrême nord de la zone fruitière ; c'est-à-dire qu'elles s'occupent de l'introduction de variétés nouvelles résistantes, susceptibles de donner de bons résultats à la limite septentrionale extrême de la production fruitière au Canada. Ces fermes expérimentales travaillent véritablement à l'encontre des intérêts des producteurs de la zone fruitière par excellence de notre pays : elles dépensent des fonds publics dans le but de nous enlever nos débouchés. Nous ne nous plaignons pas de cela, mais nous pensons qu'en toute justice, on devrait nous accorder quelque considération, à nous les producteurs canadiens des fruits de commerce, à nous qui non seulement alimentons de fruits la population actuelle du Canada, mais qui serons appelés, je l'espère, dans un avenir rapproché, à alimenter une population beaucoup plus nombreuse. On nous prédit, si je ne me trompe, qu'avant longtemps nous aurons 5,000,000 d'habitants dans le Nord-Ouest, que la population du Canada sera doublée et que la moitié s'en trouvera à l'ouest de Port-Arthur. Si cela se produit, quel énorme débouché n'y aura-t-il pas là pour les fruits canadiens ! Je suis convaincu que cette industrie, déjà très développée aujourd'hui, peut augmenter d'une manière presque indéfinie. Déjà, aujourd'hui, dans Ontario, cette industrie est très importante et très prospère, comme l'attestent les chiffres suivants :

Pêches, boisseaux..	811,721	40,626
Poires, boisseaux..	487,759	208,887
Prunes, boisseaux..	337,107	171,335
Cerises, boisseaux..	132,117	106,658
Raisins, livres..	23,156,478	11,725,284
Autres fruits, pintes..	17,515,560	6,669,270
Pommes, boisseaux....	13,631,264	5,043,621

Ce sont là de gros chiffres, mais l'industrie est susceptible de grandir indéfiniment, si seulement nous pouvons être assurés de la clientèle canadienne. Pour nous assurer cette clientèle, nombre de conditions sont requises, et une des plus importantes c'est que nous cultivions les variétés de fruits adaptées aux longs transports qu'il faut leur faire subir en ce pays. Notre principal débouché c'est le Nord-Ouest, et il est de grandes quantités de fruits périssables produits dans la région de Niagara aujourd'hui qui nous ne pouvons exporter. Nos fruits diffèrent de ceux de la Californie. Le climat de cette contrée est sec, et les fruits qui en proviennent sont secs de leur nature. Ils se prêtent bien à l'exportation. Ils sont de moins bonne qualité que les nôtres, mais ils se transportent en meilleure condition. C'est aux producteurs à s'appliquer à produire les variétés de fruits susceptibles d'être transportés au Nord-Ouest. C'est le devoir du gouvernement de nous doter d'une ferme moderne dans cette région, et qu'il le fasse sans lésiner. Qu'il y aille largement, car l'affaire est de conséquence. Le pays recueillera plusieurs dizaines de millions, si nous pouvons nous assurer notre propre marché pour l'écoulement des produits de cette industrie. C'est là une des questions les plus importantes qu'on puisse signaler à l'attention du gouvernement actuel : nous mettre à même d'introduire et de produire des variétés de fruits adaptées aux longs trajets. Nous en possédons quelques-unes ; mais il nous en manque un grand nombre. Nous n'avons qu'une variété de pêche, nous n'en avons guère de prune, et nous n'avons pas une seule bonne variété de raisin, qui puisse s'exporter au loin. Il y a beaucoup de recherches à faire et de progrès à réaliser de ce côté. Les particuliers ne sauraient entreprendre un tel travail ; les fermes expérimentales actuelles ne sauraient non plus s'en charger, car elles ne sont pas établies là où elles pourraient l'exécuter. Elles sont tout à fait en dehors de la zone de la production commerciale. C'est là une des questions qui aurait pu fort bien occuper l'attention des ministres et qu'ils auraient dû mentionner dans le discours du trône de préférence à quelques-unes de ces autres questions, ou en outre de ces questions, tout importantes qu'elles soient. Nous devrions dépenser pour les fins que j'ai indiquées une petite partie de l'énorme somme d'argent qu'on se propose de gaspiller pour un chemin traversant un pays inhabité, virtuellement inconnu et à travers lequel personne n'a demandé au gouvernement de construire une voie ferrée à l'heure actuelle.

M. JABEL ROBINSON (Elgin-ouest) : M. l'Orateur, j'ai hésité à prendre la parole croyant qu'il était dans l'ordre qu'un membre du gouvernement répondît aux accusations portées contre lui par l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett). Je suis persuadé que le gouvernement doit avoir une réponse quelconque à faire à ceux qui l'accusent de népotisme et lui reprochent d'avoir violé l'indépendance du parlement ; car les ministres naguère n'aimaient rien tant que de signaler à la Chambre les actes mêmes dont on prétend aujourd'hui qu'ils se sont rendus coupables. Quelqu'un des membres du cabinet devrait nous démontrer que le député de Simcoe-est ne dit pas la vérité ; sinon, que le gouvernement reconnaisse franchement qu'il dit vrai. Je ne veux pas y ajouter foi tant que nous n'aurons pas de nouvelles preuves, mais ces preuves devraient nous être fournies. La première partie du discours du trône nous prédit une courte session, et, dans ce but, les discours devront être brefs. Je me propose de donner le bon exemple à cet égard. Je suggère que tout député non ministre et chargé d'exposer un programme politique ou chef de l'opposition, qui parlera pendant plus d'une

heure soit condamné à subir tous les dimanches le prédicateur le plus prolixe de la ville d'Ottawa.

Ce sera le traitement le plus efficace auquel on puisse le soumettre. L'alinéa suivant du discours du Trône a trait au chemin de fer transcontinental. La plupart de mes collègues se souviendront de m'avoir entendu parler de cette question lors de la session dernière. Je me plaçai à un point de vue différent de presque tous les autres. Je ne parlai que trente-cinq minutes, et je fis imprimer deux mille exemplaires de ce discours que je distribuai d'une extrémité à l'autre de mon comté. Je n'ai pas encore rencontré l'homme qui, ayant lu ce discours, n'ait pas dit qu'il était à propos et l'expression exacte des vues de la classe agricole. Or, si c'est là l'expression véritable des vues de l'électorat canadien sur cette politique de chemin de fer, le gouvernement, au lieu de convoquer les Chambres pour leur faire renouveler la charte du Grand-Tronc-Pacifique, devrait annuler celle-ci et entreprendre directement la construction du chemin. Il n'est pas nécessaire qu'il le construise en un an ; mais il lui sera facile de mener l'entreprise à bonne fin dans les sept années accordées au Grand Tronc pour la parfaire. Les ministres nous informent qu'ils ont un surplus de $15,000,000 cette année, et si cet excédent doit se répéter pour chacune des sept années qui vont suivre, ils auront une somme presque suffisante pour construire le chemin. Que l'on suive mon conseil, et à l'expiration de ces sept années, ce sera le peuple canadien, et non pas une compagnie d'intérêt privé, qui sera propriétaire du chemin. Puisque le Grand Tronc a refusé de remplir ses obligations en la matière, le gouvernement peut en toute conscience se dégager de cette mauvaise affaire. Je suis d'avis que le gouvernement devrait prolonger le chemin de fer Intercolonial jusque dans les prairies, et nous aurons alors une voie de transport véritablement nationale. Si je ne me trompe, sir John Macdonald avait promis aux habitants de la Colombie Anglaise que dans le laps de dix ans ils auraient un chemin de fer ; même s'il fallait au gouvernement actuel dix ans pour construire un chemin de fer transcontinental, sa position ne serait pas plus mauvaise que celle de sir John. Nous avons versé à la Compagnie du Canadien du Pacifique $145,000,000, en aide à la construction de son chemin de fer. On estime qu'il ne lui a pas fallu toute cette somme pour parfaire l'entreprise ; mais quoi qu'il en soit, la compagnie est propriétaire du chemin, et le peuple canadien n'a rien à y voir. N'allons pas tomber encore une fois dans le même piège. S'il faut construire un nouveau transcontinental, construisons-le nous-mêmes et retenons-en la propriété. La classe agricole, si je ne me trompe, appuiera le gouvernement qui proposera une telle mesure. Profitons de l'expérience du passé. Lorsque les Romains occupèrent la Grande-Bretagne, avant l'ère chrétienne, ils commencèrent par constater que les chemins étaient dans un état pitoyable. Ils construisirent de grandes voies aboutissant toutes à Londres, et ces voies, qui existent encore aujourd'hui, sont les plus belles du monde. Pour les avoir parcourues moi-même, je sais avec quelle perfection elles ont été construites. Mais les anciens Romains avaient eu soin de ne pas remettre ces chemins à des compagnies d'intérêt privé les exploitant à leur bénéfice; ils les attribuèrent au peuple, pour l'usage public, à tout jamais ; et c'est précisement ce que nous devrions faire de nos voies ferrées au Canada. Parlons maintenant de l'ancien ministre des Chemins de fer (l'honorable M. Blair). Je n'aime pas à parler de qui que ce soit en cette Chambre, s'il n'est pas présent pour se défendre. Il est lâche de s'attaquer aux absents ; mais aujourd'hui M. Blair est propriété publique, il est notre serviteur, et je suppose que nous avons le droit de le critiquer. L'an dernier, je faisais partie du comité des chemins de fer, et je m'attends à en faire partie cette année encore. M. Blair était très assidu aux séances du comité ; il voyait à sauvegarder les intérêts des chemins de fer ; il nous menaçait du rondin dans le but de nous empêcher de porter atteinte aux droits des compagnies. Jamais il n'a prononcé une parole devant ce comité en opposition au projet du Grand-Tronc-Pacifique. S'il s'était prononcé aussi catégoriquement devant le comité qu'il l'a fait ici, il est probable que le bill n'aurait jamais été adopté en comité. Il exerçait une forte influence sur les membres de ce comité ; mais il n'en a jamais beaucoup exercé sur moi. La classe agricole demandait devant ce comité la reconnaissance de certains droits réclamés depuis des années ; mais M. Blair s'y est constamment opposé. A deux reprises je soumis des projets de loi relatifs aux barrières à bétail et au drainage ; mais M. Blair ne tint absolument aucun compte de ces questions. Je perdis confiance en lui ; je suis persuadé qu'i ne voulait pas rendre justice aux cultivateurs, qu'il travaillait entièrement dans l'intérêt des compagnies. Ne parlons plus de lui. Lorsque le bill du Grand-Tronc-Pacifique fut adopté, il en prit ombrage et refusa de l'accepter ; finalement, il se retira de la Chambre, et, bien entendu, je ne versai pas de larmes. Mais voilà qu'il a été nommé par le gouvernement au poste le plus élevé dans cette commission. Remarquez bien que je ne suis pas de ceux qui pensent que le patriotisme est le monopole d'un seul parti. Je suis d'avis qu'il se trouve, dans les deux partis, des patriotes, des hommes qui s'efforcent d'observer en toute circonstance les règles de l'équité.

Mais à ma connaissance, des membres de cette assemblée ont cherché à tourner en ridicule les remarques sensées de certains de leurs collègues, simplement parce qu'ils n'étaient pas de leur parti. Cette pratique est condamnable ; il faut savoir discuter ces

questions sur leur mérite. Les ministres ont pensé faire le choix le plus judicieux en nommant M. Blair à la présidence de cette commission. Peut-être ont-ils eu raison, mais ce n'est pas mon avis. Pendant trois ans je lui ai prêté l'oreille au comité des Chemins de fer ; jamais je ne lui ai entendu démontrer ce que coûte le transport d'une tonne de marchandises de Winnipeg à la mer, ou ce que coûte l'exploitation d'une voie ferrée. Il ne me paraît pas en connaître plus en matière de chemin de fer que je n'en connais moi-même ; mais il a été ministre des Chemins de fer et il en a eu d'autres pour lui dire ce qu'il fallait faire. Les cultivateurs de ma partie du pays ne sont pas satisfaits de la nomination de M. Blair. Après avoir lu mon discours, il démissionnera peut-être.

Le discours du trone fait allusion à la sentence arbitrale dans l'affaire de la frontière de l'Alaska. Il m'a été donné de traiter cette question devant un auditoire plus nombreux que n'en a eu probablement aucun autre membre de la députation. J'en ai parlé devant un auditoire de 2,000 personnes à Rochester, et j'ai dit ce que je pensais de l'esprit d'agression et de la cupidité de nos voisins au sud de la ligne quarante-cinquième. Lorsque j'eus terminé, ils restèrent muets comme des carpes. Je dois reconnaître, pourtant, qu'il valait mieux régler cette question de l'Alaska que de l'éterniser comme sujet de discorde entre les deux pays. Nous aurions préféré que la décision fut plus à notre avantage ; mais lorsqu'on soumet une question à l'arbritage et que la sentence est contre soi, c'est faire preuve d'une mauvaise éducation que de crier et trépigner comme un enfant. Voyons à ne plus nous engager dans pareille mauvaise affaire.

Le premier ministre tient beaucoup à ce que le peuple canadien soit mis à même de conduire ses propres affaires et de régler par arbitrage toutes les disputes qui s'élèveront entre nous et les nations étrangères. A quoi cela nous mènerait-il ? J'aimerais beaucoup voir le Canada régler ses affaires. Nous avons au midi des voisins agressifs et puissants ; supposons qu'il leur prenne fantaisie de s'emparer d'une partie de notre territoire. Nous dépêchons des commissaires pour régler la question avec eux, et nos voisins se conduisent de la même manière que précédemment. A qui nous adresserons-nous pour nous aider à obtenir le redressement de nos griefs ? Irons-nous leur déclarer la guerre, six millions contre quatre-vingts millions ? Serait-il sensé de le faire ? Cela me rappelle le gamin qui devait administrer une correction à son voisin, mais qui après l'avoir toisé, après avoir jugé de sa force et de ses muscles, remit prudemment la partie à plus tard. Ce serait la position dans laquelle nous nous trouverions si nous n'avions pas quelqu'un d'assez fort pour nous seconder. Nous serions comme des fanfarons qui enflent la voix, mais ne sont pas à redouter. Il est nécessaire que nous soyons en mesure de donner suite à nos déclarations. Je vois qu'on va réorganiser notre milice ; mais cela ne suffit pas. Nous faisons partie, M. l'Orateur, d'un des empires les plus étendus et les plus puissants que le monde ait jamais vus, et j'ai confiance que pour mille ans encore nous continuerons de faire partie de cet empire glorieux. Au lieu de relâcher les liens qui nous unissent à cet empire, il faudrait les fortifier. Je n'aime pas les discours du genre de celui que j'ai entendu cet après-midi. J'ai été sur le point de me retirer, mais mon patriotisme m'a engagé à rester et à remplir mon devoir jusqu'au bout. Un des articles du programme qu'on nous a lu, c'était que nous ne devrions venir au secours de la Grande-Bretagne dans aucune de ses difficultés. Il paraîtrait que cette opinion est celle d'un petit cercle seulement, et il vaudrait peut-être mieux d'en faire aucun cas ; mais je regrette qu'un seul individu, bien plus qu'un cercle, soit d'opinion que nous ne devrions pas venir au secours de la mère-patrie dans ses difficultés ; car n'a-t-elle pas déclaré qu'elle sacrifierait son dernier dollar et son dernier soldat pour notre défense si nous lui restons fidèles ? Il est certains pays d'Europe où l'on se réjouit chaque fois qu'il arrive quelque malheur à la Grande-Bretagne ; je crains que certaines gens au Canada soient dans les mêmes sentiments, mais ils sont très peu nombreux. Eh, M. l'Orateur, quelle serait la conséquence si la Grande-Bretagne disparaissait de la surface du globe ? Nous serions rejetés en arrière de mille ans. C'est donc notre devoir de la soutenir. C'est notre devoir financièrement parlant, car où trouverions-nous les capitaux nécessaires pour lancer une entreprise quelconque ? A. qui vendrions-nous notre beurre, notre fromage, notre blé, notre bois, tous nos produits? La Grande-Bretagne est notre meilleur débouché. C'est notre devoir et notre intérêt de faire tout en notre pouvoir pour maintenir la grandeur et la force de cette nation dont nous formons partie.

M. TAYLOR : Je propose l'ajournement du débat.

La motion est adoptée et le débat ajourné.

Sur proposition de sir Wilfrid Laurier, la Chambre lève sa séance à 10 heures du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, le 16 mars 1904.

L'Orateur ouvre la séance à trois heures.

COMITES PERMANENTS.

Le très-honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : M. l'Orateur, j'ai l'honneur de déposer le rapport du comité spécial institué pour préparer et déposer

avec toute la diligence possible, les listes des membres devant composer les comités permanents ordonnés par la Chambre, vendredi, le 11 courant. Ce rapport est comme suit :

No 1.—PRIVILEGES ET ELECTIONS.

Messieurs

Alcorn,
Barker,
Bennett,
Borden (Halifax),
Brodeur,
Bureau,
Casgrain,
Cowan,
Dugas,
Emmerson,
Fitzpatrick,
Geoffrion,
German,
Gourley,
Grant,
Guthrie,
Haggart,
Lancaster,
Lapointe,
LaRivière,
Lavell,
Lavergne (Montmagny),
Lemieux,
Lennox,
Logan,
MacKinnon,
McCarthy,
McColl,
McIsaac,
Malouin,
Monet,
Monk,
Morrison,
Mulock (sir William),
Northrup,
Porter,
Pringle,
Rivet,
Russell,
Sifton,
Sutherland (Essex),
Tisdale,
Wade, et
Ward.—44.

No. 2.—LOIS EXPIRANTES.

Messieurs

Archambault,
Avery,
Bazinet,
Bourbonnais,
Casgrain,
Christie,
Copp,
Earle,
Ethier,
Gauvreau,
Gervais,
Hale,
Harwood,
Haszard,
Johnston (Cardwell),
Logan,
Lovell,
McCool,
McGowan,
Matheson,
Mayrand,
Meigs,
Morin,
Robinson (Elgin),
Seagram,
Turgeon, et
Vrooman.—27.

Et que le quorum dudit comité se compose de sept membres.

No 3.—CHEMINS DE FER, CANAUX ET TELEGRAPHES.

Messieurs

Alcorn,
Angers,
Archambault,
Armstrong,
Avery,
Ball,
Barker,
Bazinet,
Beith,
Béland,
Bell,
Bennett,
Bickerdike,
Birkett,
Blain,
Blanchet,
Borden (sir Frederick),
Bourassa,
Boyd,
Brock,
Broder,
Brodeur,
Brown,
Bruce,
Bruneau,
Bureau,
Calvert,
Calvin,
Campbell,
Carscallen,
Casgrain,
Champagne,
Charlton,
Christie,
Clancy,
Clare,
Clarke,
Cochrane,
Copp,
Costigan,
Cowan,
Culbert,
Daniel,
Dayis,
Delisle,
Demers (Lévis),
Donnelly,
Douglas,
Dugas,
Dyment,
Earle,
Emmerson,
Erb,
Ethier,
Fielding,
Fitzpatrick,
Fortier,
Fowler,
Gallery,
Galliher,
Ganong,
Gauvreau,
Geoffrion,
German,
Gervais,
Gibson,
Gilmour,
Girard,
Gould,
Gourley,
Grant,
Guthrie,
Hackett,
Haggart,
Hale,
Harty,
Harwood,
Haszard,
Henderson,
Heyd,
Holmes,
Hughes (King's),
Hughes (Victoria),
Hyman,
Ingram,
Johnston (Cap-Breton),
Johnston (Cardwell),
Johnston (Lambton),
Kaulbach,
Wade,
Kendrey,
Kidd,
Lancaster,
Lang,
Lapointe,
Laurier (L'Assomption),
Lavell,
Lavergne (Drummond et Arthabaska),
Law,
Lefurgey,
Lemieux,
Lennox,
Léonard,
Lewis,
Logan,
Loy,
Macdonald,
Kemp,
Mackie,
MacKinnon,
Maclaren (Huntingdon),
MacLaren (Perth),
Maclean,
Macpherson,
McCarthy,
McColl,
McCool,
McCormick,
McCreary,
McGowan,
McGugan,
McIntosh,
McIsaac,
McLennan,
Malouin,
Marcil (Bagot),
Marcil (Bonaventure),
Matheson,
Mignault,
Monet,
Monk,
Morin,
Morrison,
Mulock (sir William),
Murray,
Northrup,
Oliver,
Osler,
Parmelee,
Pope,
Porter,
Power,
Préfontaine,
Pringle,
Proulx,
Puttee,
Reid (Grenville),
Riley,
Rivet,
Robinson (Elgin),
Robinson, (Northumberland),
Roche (Halifax),
Roche (Marquette),
Rosamond,
Ross (Ontario),
Ross (Rimouski),
Ross (Victoria),
Ross (Yukon),
Rousseau,
Russell,
Schell,
Scott,
Sifton,
Smith (Vancouver),
Smith (Wentworth),
Sproule,
Stephens,
Stewart,
Sutherland (Essex),
Sutherland (Oxford),
Talbot,
Tarte,
Thompson (Haldimand et Menck),
Thomson (Grey-nord),
Tisdale,
Tobin,
Tolmie,
Tucker,
Tupper (sir Charles Hibbert),
Turcot,
Vrooman,
Wallace,
Ward,
Wilmot,
Wilson, et
Wright.—186.

Et que le quorum dudit comité se compose de vingt-cinq membres.

No 4.—BILLS PRIVES.

Messieurs

Alcorn,
Avery,
Ball,
Béland,
Bell,
Bennett,
Birkett,
Bourbonnais,
Brock,
Broder,
Brodeur,
Bruneau,
Calvert,
Carscallen,
Casgrain,
Cochrane,
Cowan,
Culbert,
Daniel,
Desjardins,
Douglas,
Dugas,
Dyment,
Earle,
Ethier,
Fitzpatrick,
Galliher,
Gauvreau,
Gibson,
Gilmour,
Girard,
Guthrie,
Hackett,
Harty,
Hughes (King),
Johnston (Cap-Breton),
Kaulbach,
Kendall,
Kidd,
Lapointe,
LaRivière,
Lavell,
Lavergne (Drummond et Arthabaska),
LeBlanc,
Lemieux,
Logan,
Loy,
Macdonald,
MacKinnon,
Maclean,
McCool,
McCreary,
McGugan,
Marcil (Bagot),
Meigs,
Mignault,
Monet,
Monk,
Morin,
Morrison,
Pope,
Power,
Pringle,
Proulx,
Puttee,
Roddick,
Rosamond,
Ross (Victoria),
Russell,
Schell,
Stephens,
Stewart,
Sutherland (Essex),
Sutherland (Oxford),
Tobin,
Tolton,
Tucker,
Turgeon, et
Wade.—79.

Et que le quorum dudit comité se compose de dix membres.

No 5.—ORDRES PERMANENTS.

Messieurs

Ball,
Bazinet,
Brown,
Clancy,
Clare,
Copp,
Davis,
Demers (Lévis),
Demers (Saint-Jean),
Donnelly,
Douglas,
Erb,
Fortier,
Gallery,
Grant,
Guthrie,
Halliday,
Hughes (Victoria),
Ingram,
Johnston Cap-Breton),
Kaulbach,
Kendall,
Lancaster,
Lang,
Laurier (L'Assomption),
Lavergne (Montmagny),
Law,
Lefurgey,
Mackie,
McEwen,
McGugan,
Marcil (Bagot),
Matheson,
Morin,
Puttee,
Reid (Ristigouche),
Richardson,
Roche (Marquette),
Ross (Rimouski),
Sherritt,
Smith (Vancouver),
Stewart,
Tolmie,
Tolton,
Tupper (sir Charles Hibbert),
Turgeon,
Vrooman,
Wilmot,
Wilson, et
Wright.—50.

Et que le quorum dudit comité se compose de sept membres.

Sir WILFRID LAURIER.

No 6.—IMPRESSIONS.

Messieurs

Bennett,
Casgrain,
Clarke,
Davis,
Holmes,
Hughes (Victoria),
Hyman,
Johnston Cap-Breton),
Johnston (Lambton),
LaRivière,
Lavergne (Drummond et Arthabaska),
Loy,
Maclean,
McColl,
Marcil (Bonaventure),
Oliver,
Parmelee,
Préfontaine,
Richardson,
Scott,
Sutherland (Oxford),
Taylor,
Thompson (Haldimand et Monck) et
Tisdale.—24.

No 7.—COMPTES PUBLICS.

Messieurs

Barker,
Beith,
Bell,
Bennett,
Bickerdike,
Birkett,
Blain,
Borden (sir Frederick),
Campbell,
Carbonneau,
Cartwright (sir Richard)
Champagne,
Clancy,
Clare,
Clarke,
Cochrane,
Costigan,
Cowan,
Daniel,
Demers (Saint-Jean),
Desjardins,
Emmerson,
Fielding,
Fitzpatrick,
Fowler,
Geoffrion,
German,
Gould,
Gourley,
Haggart,
Henderson,
Holmes,
Hughes (King),
Hughes (Victoria),
Hyman,
Kemp,
Lancaster,
Lapointe,
Laurier (L'Assomption),
LeBlanc,
Lennox,
Léonard,
Loy,
MacKinnon,
Maclaren (Huntingdon),
Macpherson,
McColl,
McCreary,
McIsaac,
Malouin,
Monk,
Morrison,
Murray,
Northrup,
Oliver,
Porter,
Pringle,
Riley,
Rivet,
Roche (Halifax),
Ross (Ontario),
Ross (Yukon),
Sifton,
Smith (Wentworth),
Sproule,
Tarte,
Taylor,
Thompson (Haldimand et Monck),
Thomson (Grey-nord),
Turcot,
Wade,
Ward, et
Wilson.—73.

Et que le quorum dudit comité se compose de vingt-un membres.

No 8.—BANQUES ET COMMERCE.

Messieurs

Angers,
Archambault,
Armstrong,
Avery,
Barker,
Beith,
Béland,
Bell,
Bennett,
Bickerdike,
Birkett,
Blain,
Blanchet,
Borden (Halifax),
Johnston (Cap-Breton),
Kaulbach,
Kemp,
Kendall,
Kendrey,
Lang,
Laurier (sir Wilfrid),
Laurier (L'Assomption),
Lavell,
Law,
Lefurgey,
Lewis,
Lovell,
Loy,

Borden (sir Frederick),
Bourassa,
Boyd,
Brock,
Brown,
Bruce,
Bruneau,
Bureau,
Calvert,
Calvin,
Campbell,
Carbonneau,
Carscallen,
Cartwright (sir Richard),
Casgrain,
Champagne,
Charlton,
Christie,
Clancy,
Clarke,
Cochrane,
Copp,
Costigan,
Cowan,
Culbert,
Delisle,
Demers (Lévis),
Demers (Saint-Jean),
Earle,
Emmerson,
Ethier,
Fielding,
Fowler,
Galliher,
Gallery,
Ganong,
Geoffrion,
Gervais,
Gibson,
Gould,
Gourley,
Haggart,
Harty,
Haszard,
Henderson,
Heyd,
Holmes,
Hughes (King),
Hughes (Victoria),
Hyman,
Ingram,
Maclaren (Huntingdon),
McCarthy,
McCormick,
McEwen,
McIsaac,
McLennan,
Malouin,
Marcil (Bonaventure),
Mignault,
Monk,
Morin,
Murray,
Osler,
Paterson,
Pope,
Porter,
Power,
Préfontaine,
Puttee,
Reid (Grenville),
Reid (Ristigouche),
Richardson,
Riley,
Roche (Halifax),
Rosamond,
Ross (Ontario),
Ross (Rimouski),
Ross (Victoria),
Ross (Yukon),
Rousseau,
Russell,
Schell,
Smith (Wentworth),
Sproule,
Stephens,
Sutherland (Oxford),
Talbot,
Tarte,
Taylor,
Thompson (Haldimand & Monck),
Thomson (Grey-nord),
Tisdale,
Tobin,
Tolmie,
Tupper (sir C. Hibbert),
Wade,
Ward,
Wilmot,
Wilson, et
Wright.—129.

Et que le quorum dudit comité se compose de vingt-un membres.

No 9.—AGRICULTURE ET COLONISATION.

Messieurs.

Angers,
Armstrong,
Ball,
Bazinet,
Beith,
Bell,
Blain,
Blanchet,
Bourassa,
Bourbonnais,
Boyd,
Broder,
Brown,
Bruce,
Bureau,
Calvert,
Calvin,
Carbonneau,
Carscallen,
Charlton,
Logan,
Lovell,
Loy,
Macdonald,
Mackie,
Maclaren (Huntingdon),
MacLaren (Perth),
Macpherson,
McColl,
McCool,
McCormick,
McCreary,
McEwen,
McGowan,
McGugan,
McIntosh,
McLennan,
Marcil (Bagot),
Matheson,
Mayrand,
Meigs,
Morin,
Mulock (sir William),
Oliver,
Parmelee,
Pope,
Proulx,
Reid (Grenville),
Reid (Ristigouche),
Richardson,
Robinson (Elgin),
Robinson (Northumberland),
Roche (Marquette),
Rosamond,
Ross (Ontario),
Ross (Victoria),
Rousseau,
Schell,
Seagram,
Sherritt,
Smith (Vancouver),
Smith (Wentworth),
Sproule,
Stephens,
Stewart,
Talbot,
Taylor,
Thomson (Grey-nord),
Tobin,
Tolmie,
Tolton,
Tucker,
Turcot,
Turgeon,
Vrooman,
Wade,
Wallace,
Wilmot,
Wilson, and
Wright.—122.

Et que le quorum dudit comité se compose de douze membres.

Sir WILFRID LAURIER : Je propose :

Que le rapport du comité spécial chargé de préparer la liste des membres devant faire partie des comités permanents de cette Chambre, et de faire rapport à cet effet, soit adopté.

Adopté.

COMITE MIXTE DES IMPRESSIONS.

Sir WILFRID LAURIER : Je propose :

Qu'il soit envoyé au Sénat un message informant Leurs Honneurs que cette Chambre s'unira à eux pour former un comité mixte des deux Chambres au sujet des impressions du parlement ; et que les membres du comité spécial permanent des impressions, savoir :—MM. Bennett, Casgrain, Clarke, Davis, Holmes, Hughes (Victoria), Hyman, Johnston (Cap-Breton), Johnston (Lambton), LaRivière, Lavergne, (Drummond et Arthabaska), Loy, Maclean, McColl, Marcil (Bonaventure), Oliver, Parmelee, Préfontaine, Richardson, Scott, Sutherland, (Oxford), Taylor, Thompson (Haldimand et Monck), et Tisdale, agiront au nom de cette Chambre comme membres dudit comité mixte des Impressions du parlement.

Adopté.

BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT.

Sir WILFRID LAURIER : Je propose :

Qu'un comité spécial composé de MM. Borden (Halifax), Bourassa, Brock, Brodeur, Calvert, Casgrain, Clancy, Clarke, Demers (Saint-Jean et Iberville), Heyd, Hyman, Johnston (Lambton), Laurier (sir Wilfrid), Monk, Russell, Scott et Wade, soit nommé pour aider M. l'Orateur dans l'administration de la bibliothèque du parlement, en ce qui concerne les intérêts de cette Chambre, et pour agir comme membres d'un comité mixte des deux Chambres devant s'occuper de la biblithèque ; et qu'un message soit envoyé au Sénat pour en informer leurs honneurs.

Adopté.

ADRESSE EN REPONSE AU DISCOURS DU TRONE.

La Chambre reprend le débat ajourné sur la motion proposée par M. Grant et portant qu'une adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur général en réponse à son discours d'ouverture de la session.

M. JOHN W. DANIEL (Saint-Jean, N.-B.) : M. l'Orateur, en me levant pour adresser la parole sur le sujet dont la Chambre est présentement saisie, je sens l'émotion inséparable d'un début parlementaire s'emparer de mon être au point de me faire perdre confiance en moi-même. Du reste, l'éloquence des discours que l'on a prononcés ici depuis deux jours est bien de nature à m'inspirer quelque timidité. On ne saurait exiger, vu ma toute récente entrée dans l'arène parlementaire, que je traite les questions qui nous occupent avec autant de maîtrise que mes amis en cette Chambre ; mais la récence même de mon élection m'assure peut-être des avantages que n'ont point ceux d'entre nous qui siegent ici depuis 1900. Il vient de m'être donné de me trouver en contact intime avec l'opinion publique, d'apprendre ce que le peuple pense de la politique du gouvernement actuel, et plus particulièrement en ce qu'elle concerne le projet du Grand-Tronc-Pacifique. Il est d'usage, ce me semble, qu'on se borne ici à traiter la question à l'étude, mais j'ai cru remarquer qu'on laisse une certaine latitude aux membres de l'un et de l'autre côtés de la Chambre, et qu'il n'est pas absolument interdit d'aborder des sujets étrangers au discours de Son Excellence. Cela étant, on me permettra bien, je l'espère, de signaler à l'attention un événement dont il n'est pas fait mention au discours du Trône : je veux parler de la récente élection de Saint-Jean, N.-B.

M. CASGRAIN : C'est un oubli.

M. DANIEL : Peut-être bien. Il n'y a pas lieu, en temps ordinaire, de porter plus d'attention qu'il ne faut à ce qu'une division électorale change d'allégeance politique, surtout lorsque l'élection n'affecte en rien la situation du gouvernement qui commande déjà une très forte majorité. Mais si l'on veut bien noter que mon prédécesseur avait été élu par une pluralité de 997 voix et que, à moins de quatre années d'intervalle, cette majorité libérale a fait place à une forte majorité conservatrice, on devra convenir avec moi que le fait mérite au moins d'être signalé. Il est de nature à inspirer des réflexions, surtout à nos gouvernants. Ces derniers feraient bien de chercher à s'expliquer le revirement d'opinion qui vient de se manifester dans une importante division électorale du pays. A venir jusqu'à la récente élection partielle la ville de Saint-Jean, N.-B., avait eu pour représentant l'ex-ministres des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair), qui obtenait en 1900 une majorité de près de 1,000 voix, c'est-à-dire la plus forte majorité que la ville avait jamais donnée depuis la première élection postérieure à la Confédération. On se plaisait à reconnaître à M. Blair les qualités et les capacités les plus grandes ; comme il faisait partie du cabinet et qu'il dirigeait un des plus importants ministères, la population de Saint-Jean le considérait comme le représentant idéal. C'est cela qui lui valut le chiffre énorme de sa majorité ; c'est à cause de cela aussi que l'on pouvait dire de lui qu'il était l'élu de la population entière de la ville. Plus tard, M. l'Orateur, ne pouvant pas approuver la politique du gouvernement en matière de chemins de fer, M. Blair crut devoir se séparer de ses collègues. Le discours qu'il prononça dans le temps pour dénoncer la politique de ses ex-collègues est resté célèbre ; ce discours a été lu dans tout le Canada et plus particulièrement à Saint-Jean. M. Blair a déclaré que le projet du Grand-Tronc-Pacifique ne comportait qu'une dépense injustifiable, un véritable gaspillage des deniers publics, et qu'il aboutirait virtuellement au dédoublement et à la ruine de l'Intercolonial et de la ville de Saint-Jean. Voilà ce qui a fait réfléchir la population que je représente ici. Il se prononce chaque jour en parlement des discours de la plus haute importance ; or, tant que l'on ne parvient pas à démontrer par la puissance du raisonnement que les assertions renfermées dans ces discours sont erronées, le peuple est bien obligé d'y ajouter foi. Il va sans dire, d'autre part, que ces discours tombent à plat, quelque habile qu'en soit l'élaboration, chaque fois qu'on réussit à les réfuter victorieusement. Mais qu'est-il arrivé par rapport au discours de M. Blair ? Quelque profonde que soit l'impression que créa ce discours, je crois sincèrement que ce qui milita le plus contre le gouvernement, c'est que jusqu'à l'heure présente il n'est venu ni à ma connaissance ni à celle de mes commettants qu'on ait réussi à réfuter victorieusement les assertions de l'ex-ministre des Chemins de fer.

Parlons maintenant du revirement d'opinion qui s'est produit dans la ville de Saint-Jean. Depuis l'élection mes adversaires s'évertuent à se l'expliquer. On a dit que c'était un accident ; on a aussi prétendu

qu'il fallait attribuer la conversion de l'écrasante majorité obtenue par l'ex-ministre des Chemins de fer en une majorité conservatrice à la zizanie créée par deux messieurs qui se disputaient la candidature ministérielle. Je veux bien que cette circonstance, ajoutée à toute autre cause particulière, ait quelque peu influé sur le résultat de l'élection ; mais je prétends—et je crois ne pas me tromper—que la réunion de toutes ces causes n'aurait pu produire un tel effet si les citoyens de Saint-Jean n'avaient d'autres motifs plus sérieux de manifester leur mécontentement. Il n'y a pas de doute, à mes yeux, que le résultat de l'élection doit s'attribuer à la déception que, par le projet du Grand-Tronc-Pacifique, la politique du gouvernement a causée aux citoyens de Saint-Jean. En effet, s'ils ne croient guère que ce chemin de fer soit de nature à favoriser le pays en général, ils ont, d'autre part, l'intime conviction qu'il menace la prospérité de leur ville. En août dernier, les négociants de Saint-Jean se réunirent pour étudier la question.

Ils (les marchands de Saint-Jean) voulaient savoir quel effet cette politique aurait sur eux, parce que c'est une immense entreprise pour le Canada, de même qu'elle le serait pour tout autre pays ; s'il doit se dépenser dans ce pays de $139,000,000 à $140,000,000—il est impossible de dire combien de millions seront dépensés avant que ce projet ne soit mené à bonne fin—si tout cet argent doit se dépenser dans le Canada tout entier, quelle sera la part des provinces maritimes ? C'est ce que nous disions à Saint-Jean—quelle sera notre part ? Nous avons trouvé que nous n'y avions aucune part. Et alors les membres de la Chambre de commerce de Saint-Jean se réunirent pour discuter le projet. Mon honorable ami le présent ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Emmerson) a dit dans un discours prononcé dans la ville de Saint-Jean pendant la dernière élection, que les résolutions votées par la Chambre de commerce de Saint-Jean, avaient été adoptées purement pour des fins politiques. En faisant cette déclaration, il a prouvé, comme dans une ou deux autres occasions au cours de la même campagne, qu'il connaissait très peu les sentiments de la population de Saint-Jean. Je peux dire que toutes les résolutions adoptées par la Chambre de commerce au sujet du projet du Grand-Tronc-Pacifique ont été proposées par des personnes dont les sympathies sont fortement acquises au présent gouvernement du Canada. Chacune d'elles a été présentée par quelqu'un qu'il pourrait appeler un bon grit, et appuyée par un homme que nous pourrions appeler un bon conservateur ; de sorte qu'au point de vue des partis politiques, il n'y a jamais eu rien de semblable. La première résolution a été proposée par M. D. J. McLaughlin, un monsieur qui, toute sa vie a été un fervent adepte du parti libéral. Elle se lit comme suit :

Considérant qu'il est d'une importance vitale pour le développement du commerce maritime du Canada d'expédier ses articles d'exportation par la voie de ports du Canada, et

Considérant, qu'aux termes du contrat du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique actuellement à l'étude devant le parlement du Canada, les transports, lorsque la route sera désignée pourront être expédiés par la voie des ports étrangers, et

Considérant qu'il y a lieu de craindre qu'une très forte proportion des transports de l'ouest par le chemin de fer projeté puisse être dirigée vers ces ports étrangers contrairement à la politique énoncée par le gouvernement du Canada, que les produits du Canada devraient être exportés par les ports canadiens seulement, tant en été qu'en hiver.

Il soit donc résolu que dans l'opinion de la Chambre de commerce de Saint-Jean, le contrat devrait être modifié de manière à ce qu'il soit formellement stipulé que tout le trafic né sur la ligne du chemin de fer projeté ou sur ses embranchements et passant par le chemin de fer pour l'exploitation soit dirigé sur les ports canadiens.

Qu'il soit résolu de plus que des copies de ces résolutions soient transmises aux sénateurs et aux députés de la Chambre des communes pour la province du Nouveau-Brunswick.

En proposant cette résolution, M. McLaughlin entre autres choses a dit :

La question a une importance vitale pour le Canada, en ce qu'elle concerne la prospérité future du pays et à son avis le Canada ferait bien de suivre la politique des Etats-Unis, car si ce chemin se construisait aux Etats-Unis, il n'est nullement douteux que le gouvernement des Etats-Unis insisterait que tout le trafic fût dirigé sur les ports des Etats-Unis. Il désirait dire qu'il n'y a rien dans la résolution qui puisse porter ombrage au gouvernement ou à la compagnie du chemin de fer. L'avantage serait égal pour Halifax, et par conséquent les deux villes n'ont nullement lieu de se jalouser.

Un autre gentleman qui a été très intimement lié au parti maintenant au pouvoir dans la Confédération, et qui a pris un grand intérêt à cette affaire, M. James H. Robertson, a parlé comme suit :

J'espère qu'en proposant ces résolutions on mettra de côté toute idée de politique de parti. On les envisagea entièrement au point de vue national, et nous étudierons ce qui est bien plus important pour le peuple de ce pays que toute présente politique de parti, je veux dire le grand avenir du Canada, et comment le gouvernement du pays en construisant un chemin de fer qui ne sera pas entièrement sous sa dépendance peut mettre en péril les intérêts du Canada.

La résolution présentée par M. Robertson se lisait comme suit:

En vue de la présente proposition d'un Grand Tronc de chemin de fer transcontinental, et croyant que les meilleurs intérêts du Canada seraient sauvegardés par la construction d'un chemin de fer transcontinental possédé et administré par le gouvernement ; et croyant aussi qu'une subvention en argent et en terres à une corporation peut avoir pour résultat de faire passer les terres à des mains étrangères ; et croyant de plus qu'il vaut mieux que le gouvernement du Canada conserve les terres pour les colons à un prix raisonnable ; la Chambre de

commerce de Saint-Jean désire exprimer l'opinion qu'elle préconise le prolongement du chemin de fer Intercolonial à partir de Montréal à travers le continent sur le territoire canadien, et l'amélioration des installations des ports surtout dans le golfe Saint-Laurent et sur les côtes des provinces maritimes.

Ces résolutions expriment les sentiments de mes commettants à l'égard de ce chemin de fer transcontinental, tel qu'il est actuellement projeté. Nous croyons que si un projet de chemin de fer transcontinental doit être avantageux pour les provinces maritimes, le gouvernement doit conserver la possession de tout le chemin de fer transcontinental. Nous croyons qui si on laisse ce chemin de fer passer sous le contrôle et l'influence des gens du Grand Tronc de chemin de fer, ou du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique—car ils paraissent être une seule et même compagnie—il ne sera d'aucun avantage pour les provinces maritimes, parce que le Grand Tronc de chemin de fer continuera comme par le passé à diriger son trafic d'exportation vers Portland, dans l'Etat du Maine. Dans ce port, le Grand Tronc a construit de grandes installations, et possède tous les moyens de les agrandir, et il n'y a rien dans ce bill qui oblige cette compagnie de faire autrement que de diriger ses transports d'exportation où il lui plaît. Il n'y a absolument rien dans ce contrat qui force le Grand Tronc de chemin de fer ou le Grand-Tronc-Pacifique à diriger ses transports jusqu'à Halifax, ou Saint-Jean ou aucun autre port canadien. C'est là une des raisons et de fait une très puissante raison pour lesquelles la population de la ville de Saint-Jean et celle des provinces maritimes en général ne veulent pas appuyer l'action du gouvernement. On s'en apercevra lorsqu'arriveront les élections générales, et les honorables députés de la droite regretteront d'avoir fait adopter de force cette mesure, comme ils en ont évidemment l'intention.

Dans les présentes conditions, la ville de Portland récoltera sans doute tous les avantages qui résulteront de ce grand transcontinental. . Ce sera certainement le résultat pendant un certain nombre d'années, parce que, tandis que l'époque fixée pour la construction de la section ouest est limitée, celle fixée pour la construction de la partie est n'est nullement déterminée. Et tandis que la section ouest développera le pays et transportera du grain et autres articles d'exportation vers la côte, ces exportations prendront certainement le chemin des ports des Etats-Unis, à moins qu'on n'insère dans le bill quelque disposition qui le défende absolument au Grand-Tronc-Pacifique. A ce propos, je dois dire que j'ai compris que le très honorable premier ministre avait déclaré qu'il était de sa politique de faire exporter uniquement par les ports canadiens tout le fret fourni par le Canada et destiné à l'exportation. Si tel est le cas, il me semble que le très honorable ministre perdra une grande chance s'il permet l'adoption de ce projet sans rendre absolument obligatoire l'exportation par les ports canadiens de tout le fret fourni par le Canada. Si le très honorable ministre désire réellement que le fret fourni par de Canada ne soit transporté que par des ports canadiens, pourquoi n'insère-t-il pas une disposition à cet effet dans la mesure ?

Une autre chose discutée au cours de l'élection dont je viens de parler a été la politique énoncée dans cette Chambre à la dernière session par l'honorable chef de l'opposition, surtout la partie qui a pour objet de faire des ports de Montréal, de Québec, de Saint-Jean et d'Halifax des ports nationaux. Cette politique se recommanda à la population de mon comté comme étant digne d'un homme d'Etat et de grande envergure, et je n'ai aucun doute que c'est cette politique, jointe au mécontentement de notre population des provinces maritimes de voir que leurs intérêts allaient être sacrifiés, qui a eu pour résultat de rallier un grand nombre de voix à notre cause.

On m'accusera peut-être de fatiguer la Chambre et de soulever des questions qui n'intéressent guère un grand nombre d'honorables députés, mais nous venons tous ici de différentes parties du pays pour nous occuper des intérêts du pays dans son ensemble et surtout des intérêts des comtés qui nous ont élus pour les représenter, et par conséquent je crois qu'il ne m'est pas nécessaire de m'excuser si je dis encore quelques mots au sujet de la ville que je représente. Je dois dire que cette question d'un commerce d'exportation d'hiver touche de près l'esprit, le jugement et même le cœur de la population de Saint-Jean. Dès avant la confédération, et à l'époque où la confédération faisait le sujet de la discussion dans tout le pays, on avait dit à la ville de Saint-Jean que si la confédération se faisait, le port de Saint-Jean deviendrait le port d'hiver du Canada. On a martelé cette idée dans l'esprit de la population.

On l'en a nourri comme on nourrit un enfant avec du lait, elle est devenue une partie de sa nature, et elle y a cru. Qu'en est-il résulté? La population a affirmé sa foi à cette idée jusqu'au point de dépenser environ un million de piastres de son propre argent pour fournir des installations permanentes pour faciliter le commerce de l'ouest du Canada. Et elle paie aujourd'hui dans ses comptes annuels de taxes le coût de cet argent. Je ne connais aucune autre ville dans tout le pays qui a fait ce que la ville de Saint-Jean a accompli sous ce rapport. Je ne connais aucune autre ville qui ait placé ses propres fonds dans une affaire qui est en réalité purement nationale. Pourquoi l'avons-nous fait? Nous avons dépensé cet argent, construit ces installations et nous les avons présentés en pur don aux navires et aux gens qui devaient s'en servir, et nous avons fait tout cela, non pas pour en retirer un bénéfice direct, mais un bénéfice indirect.

Nous assurons de l'emploi à nos journaliers à une époque où autrement ils resteraient inoccupés. Je considère que c'est une bonne politique à suivre, même s'il nous en coûte quelque chose. C'est mon opinion,—c'est l'opinion que nous avons là-bas, qu'une société ne peut prospérer et faire des progrès que lorsque les travailleurs sont bien employés. Et c'est pour cela que les classes ouvrières ont pris un grand intérêt dans l'élection dernière ; et je suis fier de dire pue sur la même plate-forme que moi se trouvaient deux ou trois des principaux ouvriers de la ville de Saint-Jean qui prenaient une part active dans mon élection, qui parlaient en ma faveur et qui s'efforçaient de me gagner les voix de leurs confrères ouvriers afin de m'élire comme le représentant de la ville de Saint-Jean. De sorte que l' " accident " qui a eu lieu à Saint-Jean peut très facilement s'expliquer. Il provient du fait que la majorité de la population était mécontente de la politique du gouvernement et préférait la politique esquissée par le chef de l'opposition, en tant qu'elle concerne la nationalisation des différents ports d'été et d'hiver du Canada. Eh bien, quant à ce que nous avons fait là-bas, j'ai déjà dit que nous avons dépensé environ $1,000,000. Et nous avons fait quelques affaires. A bord du train en venant à Ottawa j'ai lu dans un journal le récit d'une entrevue avec M. Johnson, le renommé statisticien, que connaissent sans doute très bien les membres de cette Chambre. Entre autres choses dites par M. Johnson dans cette entrevue, s'en trouvait une ayant rapport au commerce d'exportation du Canada. Il a dit que jusqu'au 20 février dernier, la ville de Saint-Jean, avait exporté environ 57,000 boisseaux de grain de plus que l'exportation réunie des mêmes articles de Boston, New-York et Philadelphie. C'était, je crois, une importante déclaration. Elle peut signifier beaucoup ou bien elle peut signifier peu de choses. Je pense que nous pouvons tous l'accepter comme signifiant que nous sommes passablement occupés là-bas à Saint-Jean à faire l'exportation des produits du Canada. De fait nous sommes tellement occupés dans ce sens que nous avons déjà utilisé au plus haut degré toutes les installations que nous avions à notre disposition. Nous avons aujourd'hui une demande devant le gouvernement du Canada au sujet de certaines de nos opérations là-bas, et j'espère sincerèment que les membres qui le composent étudieront cette affaire avec le plus grand soin et en viendront à la conclusion qu'en véritables hommes d'Etat ils doivent aider, autant qu'elle le leur demande, la ville de Saint-Jean à fournir de nouvelles installations pour le grand commerce dont je viens de parler.

Entre autres choses auxquelles touche le discours de Son Excellence se trouve la prospérité du pays. Eh bien, monsieur le président, je suis heureux d'appartenir à un parti qui jusqu'à présent ne s'est jamais laissé aller à décrier le pays pour en tirer un avantage politique. Au contraire nous sommes fiers de reconnaître l'état prospère du pays. Mais nous savons que nous avons traversé une période de grande prospérité dans ces quelques dernières années. Et nous savons que ces périodes de prospérité et de gêne se succèdent les unes les autres. Nous ne pouvons pas toujours les expliquer. Nous pouvons parfois les attribuer aux bonnes ou aux mauvaises récoltes et c'est une raison qui peut s'appliquer aussi bien qu'une autre. Nous savons que les années d'abondance et les années de disette se succèdent par cycles, et que cet état de choses n'est pas limité au Canada seulement, mais s'applique à tous les pays du monde. L'honorable député d'Ontario-nord (M. Grant) paraît vouloir laisser entendre que la prospérité qui règne est le résultat de la sage administration des honorables ministres qui siègent sur les bancs du trésor.

Je suis prêt à leur accorder tout le crédit qu'ils ont droit d'avoir, mais je crois que nous ne pouvons pas leur accorder le crédit d'avoir produit la prospérité dont nous jouissons. Je suis assez âgé pour me rappeler comment sous le gouvernement de feu Alexander Mackenzie il était devenu nécessaire d'établir des tourneaux économiques pour le grand nombre des sans-ouvrages. qui envahissaient les couloirs de ce parlement et les rues d'Ottawa. Je ne voulais pas alors attribuer entièrement le mauvais état des affaires à la mauvaise administration du gouvernement Mackenzie. Le Canada souffrait d'une période de crise qui affligeait en outre un grand nombre d'autres pays. Et je crois que c'est une bonne règle, et étant bonne elle doit s'appliquer dans les deux sens. Mais, M. le Président, si le gouvernement d'un pays peut en aucune manière exercer un contrôle sur la prospérité d'un pays, ce doit assurément être au moyen de sa politique économique. Et s'il en est ainsi, je demanderais aux honorables députés de la droite s'ils ne devraient pas en attribuer le crédit à la grande politique nationale inaugurée par feu sir John A Macdonald en 1879, qui, à mon avis, est la base de la politique économique du présent gouvernement.

Nous avons aussi beaucoup entendu parler de nos magnifiques revenus et de notre trésor qui regorge. Nous sommes tous très heureux d'apprendre cela. Mais il faut nous rappeler que bien que nous ayons eu des excédents de recettes depuis quelques années nous avons aussi augmenté la dette nette du pays. Nous devons aussi nous rappeler qu'alors qu'en 1896 les dépenses par tête étaient de $7.56, elles se chiffraient en 1902 par $9.30 par tête. Et durant le temps écoulé entre ces deux époques, si mes chiffres sont exacts, nous avons augmenté notre dette de $14,000,000.

Quant au bill de la milice qui nous est promis, je suis heureux de pouvoir dire que j'ai été assez longtemps dans la milice pour lui

vouloir du bien, et pour faire tout en mon pouvoir pour la renforcer et lui donner la position qu'elle devrait occuper dans le pays. Je crois que j'exprime le sentiment unanime de tous les membres de notre côté de la Chambre. Ainsi le gouvernement n'aura aucune difficulté de faire adopter un bill de cette nature qu'il pourrait démontrer devoir être avantageux pour la milice. De fait, après avoir écouté le discours du très honorable chef du gouvernement dans lequel il exprimait son désir de voir accorder plus de latitude dans la conclusion des traités de commerce du pays, je crois qu'il est imoprtant d'adopter non seulement le présent bill de milice, mais plusieurs autres bills de milice, et d'avoir un service militaire beaucoup plus efficace que celui que nous avons aujourd'hui.

Je crois personnellement que nous devrions avoir non seulement ce bill de milice, mais plusieurs autres encore, afin de nous assurer d'un service militaire encore plus efficace que celui que nous avons à présent. Plus que cela, je crois que le discours du trône contient une grave omission dans les circonstances présentes en n'annonçant pas un bill de marine, car si nous devons être indépendants de tout le monde, si nous devons conclure nos propres traités, nous serons assurément forcés d'en prendre la défense. Nous ne pouvons conclure nos traités et aller dire ensuite à la mère patrie: Voici, nous avons conclu un traité avec quelqu'un là-bas qui ne veut pas en observer les conditions. Nous vous prions de l'obliger à le faire. Est-ce là la position qu'un grand pays comme le Canada a intention d'occuper ? Assurément les membres de cette Chambre et le peuple de ce pays ont plus de respect d'eux-mêmes ; ils ne voudront pas se trouver dans une telle position, et si nous devons devenir indépendants, et posséder ce pouvoir de conclure nos traités, attendons que nous ayons une population d'au moins quinze à vingt millions ; attendons que nous puissions nous donner non seulement une armée, mais aussi une marine qui nous permettra de prendre place parmi les nations et de pouvoir défendre notre indépendance pour ne pas devenir un second Panama. Je ne retiendrai pas longtemps l'attention de la Chambre et je promets à mes collègues de cette Chambre de ne plus abuser de leur indulgence à l'avenir.

M. CHARLES MARCIL (Bonaventure) M. l'Orateur, nous avons tous écouté, j'en suis sûr, avec la plus vive attention, l'intéressant discours de notre nouveau collègue de Saint-Jean (M. Daniel). Plusieurs députés étaient sans doute curieux de savoir pour quelle raison la métropole commerciale du Nouveau-Brunswick nous avait fait volteface. Je regrette d'avoir à annoncer que le discours de notre honorable ami n'a jeté là-dessus aucune lumière, et j'en suis toujours à m'étonner de ce qui s'est passé à Saint-Jean. Notre honorable ami attribue sa victoire à diverses causes, mais cela ne nous renseigne nullement sur le fait principal et déterminant de cette élection.

Une VOIX : Les suffrages du peuple.

M. CHARLES MARCIL : Oui, sans doute, c'étaient les suffrages. Cependant on m'assure qu'on a enregistré, à cette élection, près de 1,000 votes de moins qu'à l'élection précédente. On nous a rapporté qu'une scission s'était produite, à Saint-Jean, dans les rangs du parti ministériel, par suite du mécontentement éprouvé au sujet du chemin de fer transcontinental. Cela nous porterait à croire que les citoyens de Saint-Jean sont des gens pratiques, qui croyaient avoir lieu de redouter que le chemin de fer transcontinental ne vînt pas réaliser leurs espérances pour l'avenir de leur ville. Ils craignaient sans doute de voir leur commerce prendre la direction d'Halifax ou de Portland. L'honorable député nous a dit que c'était surtout à cela qu'il fallait attribuer le changement qui venait de se produire, ce qui ne l'a pas empêché d'ajouter que ce projet du Transcontinental ne méritait pas que le parlement s'en occupât. Comment expliquer un semblable illogisme. Comment expliquer que ce nouveau chemin de fer, faute de se rendre directement à Saint-Jean, puisse mettre à la fois en péril les intérêts commerciaux de cette ville et être une source de faiblesse pour tout le pays. Voilà déjà longtemps que je n'ai pas eu le plaisir d'aller à Saint-Jean, et je ne suis pas très au courant de ce qui s'y passe. Mais je suis porté à croire que cette ville a été prise d'un commencement de panique et que la réflexion n'entrait pour rien dans le verdict qu'elle vient de rendre. Je suis sûr que Saint-Jean nous reviendra aux prochaines élections, et qu'on y regrette déjà ce qui vient de se passer. Il y a quelques semaines, j'avais le plaisir de me trouver à Moncton, en compagnie de notre nouveau ministre des Chemins de fer (l'honorable M. Emmerson), et de plusieurs amis du Nouveau-Brunswick et de la province de Québec. Cette visite m'a d'autant plus intéressé que Moncton, j'ai tout lieu de le croire, est le noyau central des chemins de fer du Nouveau-Brunswick. La réception faite au ministre des Chemins de fer a été des plus cordiales. Le maire lui a présenté une adresse, où l'on faisait valoir, en mettant de côté tout esprit politique, toute la satisfaction éprouvée pour le grand honneur conféré à la ville de Moncton et au comté de Westmoreland par l'élection au poste de ministre des Chemins de fer du représentant de ce comté. Je n'hésite pas à déclarer qu'au moins les neuf-dixièmes de l'immense auditoire qui écoutait les paroles du maire étaient en faveur de la construction immédiate du chemin de fer transcontinental, et cela doit suffire à indiquer en quel sens s'oriente l'opinion publique en cette partie de la province du Nouveau-Brunswick. Mon honorable ami (M. Daniel) ne paraît pas être de mon avis. La circonscrip-

tion que j'ai l'honneur de représenter n'est séparé que par une rivière de la partie nord du Nouveau-Brunswick, et je crois être en mesure de pouvoir dire quelles sont les opinions qui règnent en cette dernière région. Il m'a déjà été donné de rencontrer en diverses circonstances nombre de citoyens des comtés situés au nord du Nouveau-Brunswick, c'est-à-dire situés précisément en cette partie du Nouveau-Brunswick où on nous a déjà dit que la construction du nouveau transcontinental devait causer le plus de tort. Autant que j'ai pu en juger, c'est tout le contraire qu'il faudrait plutôt croire des opinions professées en cette partie nord du Nouveau-Brunswick. Non seulement y est-on d'avis que l'Intercolonial ne souffrira aucunement du voisinage du nouveau chemin de fer, mais que le commerce de toute la région s'en trouvera développé dans une grande mesure. Il ne faut pas, non plus perdre de vue qu'il y a un besoin pressant pour un nouveau chemin de fer dans le centre du Nouveau-Brunswick. Mais cette question a déjà été discutée sous toutes ses faces l'année dernière, et je n'ai pas ici l'intention d'y revenir. Si mon honorable collègue de Saint-Jean veut se donner la peine d'aller aux renseignements, il nous dira sans doute avant longtemps comment il se fait qu'un pays aussi abondamment doué comme l'est le Nouveau-Brunswick de tous les éléments essentiels de prospérité, tant sous le rapport du climat que sous le rapport des ressources minérales et agricoles, possédant des lacs et rivières superbes, d'immenses forêts, et une population industrieuse et progressive ; il nous dira donc comment il se fait qu'un tel pays ait pu voir sa population décroître d'année en année à un tel point qu'en 1903, c'est-à-dire précisément dans le temps que ce Dominion traversait une ère de prospérité jusqu'ici sans précédent, nous nous sommes vus acculés à la nécessité de diminuer le nombre de représentants du Nouveau-Brunswick. Ce n'est pas que cette tâche lui sera très ardue, car il n'est pas un seul habitant de la partie nord du Nouveau-Brunswick qui ne puisse lui dire que cette diminution déplorable de population est directement due à l'absence de communications par chemin de fer dans l'intérieur de cette province.

C'est à cela que le nouveau transcontinental projeté doit remédier. Notre honorable ami s'est cependant bien donné garde de jeter le blâme sur tous les actes du gouvernement. Il a admis que le Canada jouissait d'une grande prospérité, et il a même été jusqu'à dire que la stagnation des affaires, qu'on a pu constater sous l'administration Mackenzie, n'était pas due entièrement au tarif Mackenzie ni à la mauvaise gestion dont nos adversaires se plaisaient alors à accuser les libéraux. C'est là une marque de bon vouloir que nous enregistrons avec d'autant plus de plaisir que nos amis les conservateurs ne nous en offrent que fort rarement l'occasion. Je suppose que ce que l'honorable gentleman a voulu faire ressortir, c'est que la prospérité dont nous jouissons actuellement n'est pas entièrement due au gouvernement. Personne n'a jamais prétendu cela. Nous n'ignorons pas que, sans le concours de la Providence, nos efforts courent grand risque de rester stériles. Mais, d'un autre côté, nous savons fort bien, aussi, que le gouvernement actuel est composé d'hommes intelligents et avisés qui n'ont pas été lents à saisir les occasions que la Providence leur offrait, et le résultat a été ce que nous voyons aujourd'hui.

Mon honorable ami a terminé son discours en faisant des éloges du nouveau bill de milice que nous nous proposons de présenter à la Chambre. Mais après avoir ainsi admis que ce bill est une excellente chose, il n'a rien eu de plus pressé que de nous dire que les électeurs de Saint-Jean avaient passé condamnation sur le programme tout entier de l'administration libérale. Il reconnaît que le bill de la milice est une mesure excellente méritant l'appui de la Chambre, et il s'étonne qu'on n'ait pas aussi soumis un bill pour l'organisation d'une réserve navale. J'ai tout lieu d'espérer que ce projet d'une réserve navale viendra en son temps, et en cela comme en d'autres choses le parti libéral aura à cœur de prouver que ses hommes sont de véritables hommes d'Etat, et non pas de simples critiques, ainsi que nos adversaires cherchent à faire croire au pays depuis vingt ans. Le parti libéral a déja démontré outre mesure qu'il compte dans ses rangs des hommes s'entendant à gouverner un pays, à développer ses ressources, à ramener la prospérité chez l'industriel et le cultivateur, et à faire occuper au Canada un poste éminent parmi les nations du monde. Mon honorable ami ne désire pas que le Canada sollicite le droit de faire ses propres traités. Ce serait là, selon lui, aller trop vite en besogne. Il préférerait attendre que notre population soit augmentée de quelques millions. Mais si 5,000,000 d'habitants peuvent demander à l'Angleterre qu'aucun traité, affectant directement ou indirectement le Canada, ne puisse être rédigé sans notre participation, ces 5,000,000 d'habitants ont autant le droit d'insister que s'ils étaient 50,000,000, pour que ces pouvoirs nous soient accordés dès maintenant. Le nombre ne fait rien à l'affaire, et c'est ici le principe seul qui est en cause. Tout cela est maintenant à l'étude. Notre leader a soumis la chose au pays ; elle a été discutée en Angleterre, et elle sera mise de nouveau en discussion. Ce grand projet fait tout naturellement partie du programme du progrès et d'avancement inauguré par le parti libéral, et que nous avons à cœur de réaliser.

Je regrette que j'aie été pris quelque peu à l'improviste, car si j'avais pu prévoir qu'il nous serait donné d'entendre le député de Saint-Jean, je me serais préparé davantage. Je désirerais surtout présenter quelques explications personnelles, en réponse à certaines

remarques faites hier soir par l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett), que je regrette de ne pas voir en ce moment à son siège. On sait qu'on ne s'est jamais fait faute d'accuser le parti libéral de chercher à soulever en ce pays les préjugés de race et de religion. Aussi, quelle n'a pas été notre surprise, hier, en écoutant l'honorable député de Montmorency (M. Casgrain), celui-là même qu'on désigne comme le nouveau chef conservateur dans Québec, venir faire appel à ces mêmes malheureux préjugés. Du moins, on aura maintenant mauvaise grâce à prétendre que c'est nous qui avons ouvert le bal. Il est malheureux, cependant, pour l'honorable député de Montmorency, que l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) fût en ce moment sur la brèche, et parfaitement armé de toutes pièces pour lui répondre, ce qui a permis à la droite de se faire une pinte de bon sang aux dépens de l'honorable député de Montmorency. L'honorable député de Simcoe est venu à son tour emboîter le pas, et a dit entre autres choses ce qui suit :

J'ai l'honneur d'avoir, dans la circonscription électorale de Simcoe, que je représente, un nombre considérable d'électeurs français ; mais, je regrette de le dire, très peu votent pour moi, et voici pourquoi : Lorsqu'une élection a lieu dans ce district, on y voit apparaître des hommes comme l'honorable député de Bonaventure (M. Marcil) et l'honorable M. Evanturel, président de l'Assemblée législative d'Ontario, qui viennent, non pas discuter les questions politiques, mais exciter les électeurs en soulevant des questions de race et de religion. Ils ne parlent que de la nationalité et de la religion de l'honorable premier ministre. Il fut un temps où les élections se faisaient sur les questions politiques dans le township de Tiny, mais ce temps-là est passé. Toutefois, le gouvernement ferait bien de ne pas oublier que, s'il obtient de légers avantages parmi les électeurs français, il court le risque de faire des pertes plus considérables parmi les électeurs anglais.

J'ai toujours été en excellents termes avec le député de Simcoe-est. Je ne partage pas ses opinions politiques, mais je ne sais si je dois être flatté de me voir ainsi l'object de son attention toute particulière. A ma souvenance, voilà déjà trois fois que ce même sujet est soulevé depuis cinq ans. J'ai été invité, un jour, à me rendre à Penetanguishene et à Lafontaine, la paroisse voisine, où se trouvent environ 300 Canadiens-Français, venus autrefois de Joliette et de Berthier, et qui se sont fixés en cet endroit en s'y rendant par le Saint-Laurent, l'Ottawa et la baie Georgienne. Cela se passait du temps de Louis Hypolite Lafontaine, qui avait accordé un bureau de poste à ces colons. On s'explique ainsi le nom de cet endroit. Depuis lors, ces braves gens se sont toujours montrés industrieux et fidèles observateurs des lois. Cette paroisse de Lafontaine est bien l'un des endroits les plus intéressants qu'il m'a jamais été donné de visiter dans la province d'Ontario. C'est en quelque sorte un morceau de la province de Québec. On y voit là le genre d'habitation particulier aux campagnes de la province de Québec, puis l'église en pierre avec son presbytère et son couvent, et enfin le curé portant soutane. Les deux langues y sont en honneur, les jeunes gens parlent couramment l'anglais tandis que les vieux s'en tiennent au français. Je suis sûr que mon honorable ami admettra que ces gens n'ont jamais contribué à déconsidérer la circonscription de Simcoe-est.

M. BENNETT : Parfaitement.

M. CHARLES MARCIL : Je le répète, ce sont là des gens industrieux, honnêtes et tempérants. En temps d'élection, comme il en est un bon nombre parmi eux qui ne comprennent pas l'anglais, on fait venir quelques orateurs de la province de Québec. Que peut-il y avoir là de plus naturel? Nos amis les conservateurs étaient bien libres d'en faire autant, mais je défie l'honorable député de Simcoe-est de rien citer que j'aie jamais prononcé, soit à Lafontaine, à Penetanguishene, ou ailleurs au Canada, dont on puisse dire qu'on pouvait y voir la moindre tendance à exciter les préjugés de race ou de religion.

M. BENNETT : L'honorable député me permettra-t-il de l'interompre un instant ? En 1900, j'ai parlé de la présence de mon honorable ami à Lafontaine, et cela exactement dans les mêmes termes qu'hier. Cependant, mon honorable ami n'a pas nié alors mes assertions, et quand même il l'aurait fait j'avais alors en mains tout ce qu'il fallait pour lui prouver que j'avais raison. Nous avons donc attendu trois ans la dénégation de l'honorable député.

M. CHARLES MARCIL : Je vous demande bien pardon. J'ai nié la chose quand on m'en a accusé, d'abord en 1897 puis en 1901, et mes paroles sont dans les Débats. La première fois que j'ai pris part à une élection fédérale dans Simcoe, c'était à l'occasion de l'élection partielle où mon honorable ami avait perdu son siège, et si nous avions eu alors un autre candidat nous aurions certainement remporté la victoire.

M. BENNETT : Ce sont les réunions du dimanche qui vous ont tués.

M. CHARLES MARCIL : Les conservateurs tenaient aussi pourtant des réunions le dimanche.

M. BENNETT : La chose n'était pas du goût des libéraux anglais.

M. CHARLES MARCIL : Les amis de l'honorable député ne se font pourtant pas faute de tenir des réunions le dimanche.

M. BENNETT : Cela ne s'était jamais vu dans Simcoe-est, et l'innovation vous appartient en propre.

M. CHARLES MARCIL : Je conseillerais au député de Simcoe-est de se rabattre sur d'autres raisons, pour en imposer à

cette Chambre et jeter de la poudre aux yeux des électeurs d'Ontario. Je répète, M. l'Orateur, qu'en cherchant ainsi à soulever Ontario contre Québec, on fait œuvre d'antipatriotisme, et je regrette d'avoir à constater que certains messieurs de la gauche prennent plaisir à répandre cette idée fausse que la province de Québec reste fidèle au leader du parti libéral, parce que cet homme est d'origine française. On ne saurait commettre une plus grande erreur, car il suffit d'avoir des yeux pour comprendre que si la province de Québec reste fidèle au parti libéral, c'est parce qu'il n'y a là aucun parti conservateur qui vaille la peine qu'on s'en occupe. Il y a eu un temps où le chef conservateur de la province de Québec était un sir George Cartier, et cela explique comment les conservateurs de ce temps-là, dans la province de Québec, étaient nombreux et puissants. Cartier avait le don de s'attacher des partisans, et cette fidélité les faisait appeler "les moutons de Cartier," ou encore "les moutons bleus." Ce sont là les partisans qui ont aidé sir John Macdonald à se maintenir au pouvoir, et on s'est bien donné garde alors de faire la moindre menace à la province de Québec. Mais quand la presque totalité des électeurs de la province de Québec, tant parmi les conservateurs que parmi les libéraux, s'aperçut que le parti conservateur restait sans chef, après la mort de sir John Macdonald, et que tous les efforts des Thompson et des Abbott n'y pouvaient rien ; quand ces électeurs apprirent que sir Hector Langevin avait été forcé de se retirer et que M. Chapleau refusait d'accepter un portefeuille sous une administration conservatrice ; quand ces électeurs, dis-je, constatèrent tout cela, comment pouvons-nous les blâmer d'avoir jeté les yeux sur un homme dont toute la carrière avait toujours été synonyme d'honneur et de probité, et qui a depuis contribué à jeter un tel lustre sur son pays natal.

L'honorable député de Simcoe-est devra chercher autre chose que le vote des pauvres électeurs de Lafontaine, pour expliquer comment il se fait que sa majorité de 246 voix en 1896, s'était abaissé à 39 voix en 1900.

Il aura à nous expliquer comment il se fait qu'en certains townships où, s'il faut en croire les chiffres du recensement, il n'y a pas un seul Canadiens-français, les votes aient été contre lui, comme par exemple dans le township de Muskoka où on a enregistré une majorité libérale de huit voix. Dans le township d'Ora, où il n'y a que huit Canadiens-français, l'honorable gentleman a été battu par une majorité de 51 voix. Dans Medora et dans Wood, où il n'y a que 59 habitants de race française, hommes, femmes et enfants, soit environ douze votes, il y a eu contre lui une majorité de une voix. Ce sont là, M. l'orateur, des faits indéniables, que l'honorable député devra expliquer. D'après le dernier recensement, la population de race française de toute la circonscription de Simcoe-est sélève à 4,950 âmes, alors que la population anglaise comprend 31,726 âmes. Comment donc se fait-il qu'avec seulement quelques centaines de votes canadiens-français—et il en a obtenu quelques-uns, car à Lafontaine il a pris 47 votes contre 171 enregistrés pour ses adversaires—comment se fait-il, dis-je, que l'honorable gentleman ait pu faire l'accusation que je lui reproche ? Il aura aussi à trouver d'autres raisons pour nous expliquer comment il se fait que 3,447 citoyens de Simcoe-est ont voté contre lui, bien qu'il fut le représentant de cette circonscription depuis sept ou huit ans. Il aurait certes mauvaise grâce à prétendre que, s'il a été mis en minorité à Lafontaine, c'est parce que je suis allé là-bas fomenter la discorde en soulevant les préjugés de race et de religion. Au contraire, M. l'Orateur, j'ai toujours condamné énergiquement de semblables procédés. Le comté de Bonaventure, que j'ai l'honneur de représénter, a plus d'un tiers de sa populatin ne parlant que l'anglais. New-Carlisle, New-Richmond, Métapédia et Port-Daniel-ouest ont été fondés par des descendants des anciens loyalistes, et s'il m'arrivait jamais de parler en mal contre les Anglais ce serait tuer non seulement ma propre candidature dans ce comté, mais aussi faire évanouir toute chance de voir un autre libéral me succéder. Je ne me suis jamais fait faute, M. l'Orateur, de toujours affirmer bien haut le principe de l'unification des races habitant ce Dominion. Finissons-en donc une bonne foi avec ce vieux cri de guerre de race et de religion. Quand j'ai eu l'honneur de prononcer mon premier discours en cette Chambre, en secondant l'adresse en réponse au discours du trône, en 1901, j'ai pris texte de l'avènement d'un souverain qui ne donne au monde que des exemples de tolérance, pour exprimer le souhait que la paix, l'harmonie et la concorde ne cesseraient jamais de régner au Canada. Pourquoi en vouloir à la province de Québec de s'être ralliée à la cause libérale ? Pourquoi en vouloir aux conservateurs de la province de Québec pour les votes qu'ils nous ont donnés ? Pourquoi en vouloir aux Canadiens-français pour les votes qu'ils nous ont donnés dans Simcoe-est ? Pourquoi les Canadiens-français ne ressentiraient-ils pas de la fierté à la pensée que leur province de Québec, la province-mère de ce Dominion, a produit un homme qu'on a jugé digne d'occuper le plus haut poste de ce pays ? Serait-ce parce que cet homme est un Canadien-français que la province de Québec devrait voter contre lui ? Quand le parti conservateur de la province de Québec pourra présenter des hommes dignes des vieux lutteurs de jadis ; quand ces hommes feront autre chose que se quereller entre eux, ainsi qu'ils nous en offrent aujourd'hui le spectacle, et cela bien que leur nombre soit insignifiant, alors il est possible que le parti conservateur regagne quelques votes. Mais tant que ce parti n'aura pas présenté aux électeurs de la province de

Québec des hommes qui soient dignes de leur confiance, il serait insensé de soutenir qu'on puisse blâmer les conservateurs indépendants de langue française d'avoir donné leurs suffrages au candidat libéral, quand il se trouvait que précisément ce candidat était le meilleur homme, et qu'il avait pour lui la meilleure politique et le meilleur chef.

M. W. B. NORTHRUP (Hastings-est) : L'évolution politique de ces dernières années semble tendre à prouver que les hommes d'Etat doivent pratiquer l'abstention et le silence. Mais je suis heureux, M. l'Orateur, que la leçon que le gouvernement s'est vu infliger hier soir soit venue démontrer qu'alors que la parole est d'argent et le silence d'or, cependant il peut y avoir des exceptions à la règle. J'ai l'espoir, M. l'Orateur, qu'avant que ce débat soit terminé ces messieurs de la droite nous feront le plaisir non-seulement de nous donner des discours du genre de celui que nous venons d'entendre, et qui s'est fait l'écho de sentiments que nous partageons tous, mais qu'ils s'attacheront aussi à répondre à quelques-unes des accusations qui ont été formulées contre le gouvernement. Je comprends fort bien qu'ils ne désirent nullement aborder ce débat. Ils ont certes d'excellentes raisons pour se taire, car ils savent fort bien que, quoi qu'ils puissent dire, nous pouvons non seulement leur démontrer qu'ils ont déjà dit la même chose, mais que nous pouvons aussi leur mettre sous les yeux certaines déclarations faites antérieurement et qui se trouvent être absolument contradictoires à celles qu'ils énoncent aujourd'hui. Je comprends l'embarras où se trouvent les ministres de la Couronne pour discuter ces questions, car il n'en est pas un seul qui n'ait pas lieu de regretter quelques déclarations antérieures. Même, l'autre soir, quand nous écoutions le premier ministre nous adresser la parole—et cela est toujours avec un infini plaisir—nous ressentions l'impression qu'une déplorable incurie semble régner maintenant dans son administration, et que, soit qu'il s'agisse de petites choses ou d'affaires importantes il est presque impossible à ses ministres de les expédier comme elles doivent l'être.

Ainsi l'honorable chef de l'opposition a attiré l'attention sur le fait que le discours du Trône ne faisait aucune mention d'une revision du tarif, question qui certainement agite l'esprit public tout autant que n'importe quelle autre qu'on puisse soumettre à la Chambre, à part celle du projet du chemin de fer transcontinental ; et le très-honorable chef du gouvernement en expliquant pourquoi le discours du Trône n'en parlait pas, a dit que ce sujet n'y était pas à sa place, mais qu'il pourrait être discuté lors du débat sur le budget. J'ai pris la peine de remonter aux quelques occasions où il y a eu des revisions du tarif. Ouvrant les Débats de 1879 lorsque le parti conservateur remonta au pouvoir et introduisit la politique nationale, je trouve que le discours du Trône contient la phrase suivante :

> En appliquant la plus stricte économie à la dépense publique et en remaniant le tarif en vue d'accroître le revenu, et tout à la fois de développer et d'encourager les diverses industries canadiennes, vous pourrez, j'espère, rétablir l'équilibre entre le revenu et la dépense.

La seconde occasion où la question revint devant la Chambre, se présenta en 1894, lorsque l'administration d'alors décida de faire quelques changements, peut-être pas tout à fait avec sagesse, mais comme elle l'a dit elle-même, dans le but d'émonder les branches qui périssaient. Dans le discours du Trône prononcé dans cette occasion, je trouve la phrase suivante :

> Il sera soumis de bonne heure un projet de législation à l'effet de reviser les droits de douane, dans le but de faire face aux changements que le temps a apportés dans les affaires de toute espèce dans notre pays.

Et en 1897, lorsque le ministère que préside le très-honorable monsieur lui-même, monta au pouvoir et fut obligé de faire certains changements au tarif, je trouve dans le discours du Trône la phrase suivante :

> Une mesure vous sera soumise à l'effet de reviser le tarif, laquelle, on a lieu de l'espérer, fournira le revenu nécessaire et, tout en sauvegardant les intérêts industriels, rendra notre système fiscal plus satisfaisant à la masse du peuple.

De sorte que nous trouvons que dans chaque occasion où l'on a remanié le tarif jusqu'à un certain point, la question a été annoncée dans le discours du Trône. Mais si dans les occasions ordinaires, avec un gouvernement ordinaire, il a été juste et convenable qu'une question de politique économique fût annoncée dans le discours du Trône, combien plus nécessaire était-ce sous un gouvernement comme celui-ci alors que personne au Canada ne peut dire si c'est un gouvernement libre-échangiste ou protectionniste. Si le gouvernement était lié au libre-échange ou à la protection, les manufacturiers et les hommes d'affaires en général connaîtraient les principes sur lesquels se ferait une revision de tarif ; naturellement les détails doivent rester inconnus jusquà ce que l'affaire vienne devant la Chambre. Mais le gouvernement a transgressé une règle simple et raisonnable en ne mentionnant même pas l'affaire dans le discours du Trône.

Le très-honorable premier ministre a aussi dit que le parti conservateur de la province de Québec n'avait pas de chef, et il a fait un sombre tableau d'un vieux navire partant en dérive sur la mer sans capitaine et commandé du rivage par une junte. Je ne vais pas admettre que la description du très-honorable ministre soit correcte, car je pourrais lui rappeler que le parti conservateur a un chef, non seulement pour la province de Québec, mais pour toute la Confédération, mon honorable ami et chef d'Ha-

lifax, mais admettant pour les fins de la discussion que ce qu'il a dit soit vrai, que doit-il penser de la réputation et de la situation de son gouvernement dans la province de Québec, lorsque, sans chef du parti conservateur pour lui résister, ses légions sont mises en pièces comme elles l'ont été dans les élections de ces jours derniers ? Si, contre un ennemi sans chef, les vieux chefs du gouvernement n'ont pu mieux réussir que ces jours derniers, alors qu'ils ont pu à peine éviter une déroute complète dans chaque comté l'un après l'autre, que feront-ils dans les élections générales lorsque la population de la province de Québec et celle de toutes les autres provinces se rallieront autour du chef du parti conservateur? Je laisse la réponse à nos adversaires.

Puis, le très-honorable ministre a dit que la Providence avait inspiré le gouvernement en 1897, lorsqu'il a présenté le tarif qui a été en vigueur depuis. Je suis convaincu que le très-honorable premier ministre n'était pas sérieux lorsqu'il a parlé ainsi de la Providence. Le premier ministre sait que la Providence connaît toutes choses, et par conséquent connaît les principes qu'a posés le parti libéral lors de sa convention dans la ville d'Ottawa. En présence de ces principes il me semble que c'est presque blasphémer que de dire que la Providence a suggéré au gouvernement de violer toutes les promesses qu'il a faites au peuple de ce pays. Si le gouvernement a été inspiré, l'inspiration a dû venir du côté opposé.

Je trouve quelques autres omissions dans le menu présenté à la Chambre, et que l'on a appelé l'autre jour un maigre menu. L'honorable proposant de l'adresse nous a donné à entendre qu'il serait très heureux de voir le gouvernement aborder la question de l'annexion de Terre-Neuve à la Confédération. A cette phase de la session je n'ai nullement l'intention de discuter au long cette question ; mais il me semble, en considérant la position du Canada que nous disons fièrement s'étendre de l'Atlantique au Pacifique, et considérant que le Labrador, que la plupart des gens supposent faire partie du Canada mais qui réellement appartient à Terre-Neuve, et nous rappelant combien nous avons perdu par les malheureux arbitrages avec nos voisins américains, que c'est le temps le plus favorable, aujourd'hui, que la mère patrie et la France sont dans les meilleurs termes possibles, de régler cette irritante question. Il est regrettable que le gouvernement n'ait pas, non seulement touché cette question dans le discours du Trône, mais, autant que nous pouvons le savoir, n'ait rien fait pour mener à bonne fin ce que tout le monde admet devoir être un couronnement très opportun—l'agrandissement de cette Confédération en y faisant entrer la sentinelle qui se tient à l'embouchure du Saint-Laurent. Nous espérons tous que le gouvernement donnera une preuve de son désir d'aborder cette question, et fera tout en son pouvoir pour diriger cette Confédération vers le but qu'elle doit atteindre, parce qu'elle ne sera vraiment complète que lorsqu'elle renfermera dans ses limites le Labrador et Terre-Neuve.

Ensuite, le discours du Trône ne parle pas de la question d'accorder l'autonomie aux Territoires du Nord-Ouest. Assurément un gouvernement de réforme, après six ou sept ans d'existence, aurait dû trouver quelque chose à réformer. Assurément, les honorables députés de la droite devraient avoir honte de venir devant nous d'année en année et d'être forcés d'admettre qu'ils ne peuvent rien trouver à réformer, admettant ainsi la sagesse et les qualités d'hommes d'Etat de leurs prédécesseurs. Ceux qui sont allés au Nord-Ouest et qui ont entendu les plaintes de la population de ces territoires, comme je les ai entendues, doivent sentir que ces gens sont justifiables de considérer que l'on commet une injustice à leur égard en les traitant comme des enfants sous la tutelle du gouvernement, lorsque les habitants des autres provinces sont traités comme de grandes personnes capables de gérer leurs propres affaires. Et j'espère, M. l'Orateur, que parmi les sujets dont il n'est pas parlé dans l'adresse mais qu'on nous promet plus tard, se trouvera un bill à l'effet d'accorder l'autonomie aux Territoires du Nord-Ouest.

Naturellement le discours du Trône parle du Grand-Tronc-Pacifique, mais il serait hors de propos de discuter cette mesure en ce moment, puisqu'elle sera soumise dans quelques jours à la Chambre. Je demanderais cependant la permission d'attirer l'attention sur un ou deux principes généraux, dont je peux convenablement parler à cette phase. Les honorables députés de cette Chambre se rappelleront, M. l'Orateur, qu'à la dernière session, lorsque le contrat intervenu entre le gouvernement et le Grand-Tronc-Pacifique a été présenté à la Chambre, il nous a été montré comme une chose sacrée sur laquelle nul ne devait porter la main. On nous a dit que nous n'avions aucun pouvoir de modifier ce contrat en quoi que ce soit. Le peuple du Canada était aussi incapable que celui de Terre-Neuve ou des Etats-Unis de modifier ce contrat solennel intervenu entre la Couronne et le Grand-Tronc-Pacifique. Mais bien que le peuple du Canada fût impuissant, quelles qu'aient pu être les objections présentées, lorsque cependant, ce contrat fut soumis aux actionnaires du Grand Tronc de chemin de fer, ces derniers avaient tout pouvoir de le modifier, et ils ont exercé ce pouvoir aussi librement qu'eussent pu le faire les parties originaires au contrat. Je n'ai aucun doute, M. l'Orateur, que le peuple du Canada jugera qu'une injustice a été commise envers lui lorsque ses représentants ont été privés du droit et du pouvoir qu'on a si facilement permis aux actionnaires du Grand Tronc de chemin de fer d'exercer. Nous n'avons pas encore de compte rendu détaillé de ce qui eut lieu à l'assemblée des actionnaires du

Grand Tronc, mais j'ai dans la main un numéro du "Globe," de Toronto, qui contient un rapport télégraphique des procédures, et d'après ce rapport, il est parfaitement clair que les actionnaires du Grand Tronc se sont presque unanimement opposés à la ratification du contrat fait avec ce gouvernement. Je vois que sir Rivers-Wilson n'a pu les convaincre de ratifier la convention, et ce ne fut que lorsque M. Hays eut fait remarquer, non pas que c'était le contrat qu'ils voulaient—parce qu'il n'avait pas un mot à dire en sa faveur sous ce rapport—mais que les exigences du chemin de fer étaient telles qu'à moins que les actionnaires n'acceptassent ce qui était offert, quelque autre organisation rivale viendrait accepter ce qu'ils refusaient, et qu'une chose pareille causerait de grands dommages aux intérêts du Grand Tronc de chemin de fer—ce ne fut, dis-je, que lorsque M. Hays eût signalé cela, que les actionnaires consentirent à ratifier le contrat qui leur était soumis. Mais lorsque ce contrat reviendra devant la Chambre et lorsqu'elle s'apercevra qu'il n'y est fait aucune concession dans l'intérêt du Canada, mais que toutes les modifications sont faites dans l'intérêt du Grand Tronc, et lorsqu'elle s'apercevra qu'on accorde à la Compagnie du Grand Tronc ce qu'elle ne demandait pas elle-même, et que cette dernière aurait préféré être libérée des onéreuses obligations du contrat, nous pourrons demander aux honorables députés de la droite de laisser de côté tous les préjugés de parti pendant un certain temps, et de s'efforcer de voir si nous ne pourrions pas deviser d'un meilleur marché, et induire des gens à entreprendre la construction du chemin pour des raisons commerciales.

La prinicpale raison donnée pour la présentation du bill à la dernière session, était que le chemin occasionnerait une réduction de tarif des transports. L'intention du bill était d'aider nos amis de l'ouest à expédier plus promptement et plus économiquement leurs produits sur les marchés du monde. Mais, M. l'Orateur, il doit être évident que le seul effet de la construction d'un chemin comme celui-ci sera d'imposer à notre population une lourde taxe dont une partie retombera sur la population de l'ouest, en chargeant ce chemin d'un chiffre effrayant d'obligations, y compris les débentures et les actions tant ordinaires que privilégiées, sur toutes lesquelles il faudra payer l'intérêt et les dividendes. La population comprendra cela tout ou tard, et aussitôt qu'elle comprendra que chaque dollar qui entre dans la construction de ce chemin signifie une charge additionnelle sur chaque boisseau de blé expédié hors du pays, elle se lèvera dans sa toute puissance et exigera qu'au lieu d'une idée aussi étrange et fantastique que celle-ci, il nous soit soumis une proposition claire et de sens commun.

La construction de cette ligne se fera sous la direction d'une commission. Or, la commission des chemins de fer nous présente une leçon de choses qui est bien de nature à faire disparaître l'étonnement que nous pourrions éprouver en constatant que tout le monde tremble à la seule idée de confier une tâche aussi difficile que celle de la construction de cette voie transcontinentale, à une commission nommée par le gouvernement qui a choisi MM. Blair, Bernier et Mills, comme étant dans les questions de chemin de fer, les experts les plus compétents du Canada. Loin de moi le désir de dire un mot contre ces personnes, mais les membres de la droite ont exprimé leur opinion et les faits sont assez patents. Quand on a entendu M. Blair dire aux membres du gouvernement qu'ils ne connaissaient absolument rien de ce qui se rapporte à cette ligne transcontinentale, et qu'ils ne devraient agir qu'après avoir obtenu quelques renseignements ; quand on constate qu'il y a deux jours à peine, l'honorable leader de la Chambre déclarait que M. Blair est l'expert le plus compétent de l'Amérique dans les questions de chemin de fer, malgré qu'il eût refusé, auparavant, de suivre les avis de l'ex-ministre et d'avoir des rapports avec lui—décision que la crainte des élections prochaines a modifiée—on a bien le droit de considérer l'attitude du gouvernement comme prêtant le flanc à la méfiance et à la discussion.

Parlons maintenant des collègues de M. Blair, dans cette commission, MM. Bernier et Mills. Je n'ai rien à dire contre M. Bernier que je tiens pour un vieillard très honnête et très honorable. Mais plaçons-nous au point de vue des affaires. Le gouvernement nous a fait consentir à payer aux membres de cette commission un traitement plus élevé que celui accordé aux juges de la cour Suprême, en nous disant qu'on ne saurait trouver d'experts dans les questions de chemin de fer à des appointements moins élevés. Quant à moi, j'étais tout disposé à voter $8,000, $10,000, $20,000 de traitement, car je considère que c'est réaliser une véritable économie que d'obtenir, sans égard au prix, les services des personnes les plus compétentes à remplir une charge semblable.

Si je songe que certains présidents de chemin de fer reçoivent $50,000 de traitement par année et que les appointements annuels de certains présidents de banque sont de $25,000, je ne trouve pas qu'il soit déraisonnable de payer une somme élevée à un expert très capable dans tout ce qui se rapporte aux questions de chemins de fer. Je crois qu'après tout, on se trouve à pratiquer par là la plus sûre économie. Cependant, sans vouloir attaquer tant soit peu M. Bernier que toute la gauche respecte comme étant un homme très honnête et d'un très grand mérite, je demanderai s'il se trouve quelqu'un dans la province de Québec pour dire qu'il est l'homme le plus apte à remplir cette position, et que le prix de ses services, soit $8,000 par année, n'est pas trop élevé.

Quant à M. Mills, le représentant de la province d'Ontario dans la commission, je ne le connais pas, mais je crois que c'est un homme très estimable, contre lequel il me ferait peine de dire le moindre mot. Il est âgé d'environ soixante-dix ans, et il a été longtemps président d'un collège d'agriculture, mais je ne sache pas qu'on puisse, d'une façon ou d'une autre, le considérer comme un expert dans les questions de chemins de fer. En examinant les comptes publics d'Ontario pour l'année dernière, je trouve que M. Mills, en sa qualité de président de ce collège, recevait comme appointements la magnifique somme de $2,000 par année. Je ne dis pas que ce traitement était trop élevé ou trop minime, mais, me plaçant au point de vue des affaires, dans mon désir de juger avec impartialité et justice, je n'hésite pas à dire que M. Mills n'est pas le meilleur expert dont on aurait pu retenir les services, et qu'on aurait pu lui accorder un traitement moins élevé pour le travail qu'il peut faire.

Je constate avec regret que le discours du Trône ne fait aucune mention du trafic privilégié inter-impérial. J'aurais cru que le gouvernement pourrait nous faire connaître sa politique sur ce point. En 1896, au cours d'une élection, le très-honorable premier ministre s'est rendu à London où il a parlé de cette question avec son éloquence habituelle; je n'hésite pas à dire que de tous les discours prononcés, soit en Angleterre soit en Canada, sur la question du tarif de préférence, pas un n'a été plus logique, plus connaissant que celui prononcé alors par le leader de la Chambre. M. l'Orateur, depuis ce temps, l'honorable premier ministre et ses collègues se sont rendus en Angleterre où —un Livre Bleu en fait foi—ils ont souscrit à ce principe. Mais, lorsqu'un simple mot venant du Canada peut hâter grandement l'application de ce principe, lorsque notre silence doit nécessairement porter le peuple anglais à se tromper sur notre attitude relativement à cette question—et, en vérité, certains hommes d'Etat anglais croient que l'honorable premier ministre est en faveur de ce principe, tandis que d'autres pensent le contraire—pourquoi ne pourrions-nous pas discuter ici, ouvertement et sans ambage, cette question importante, et nous rallier à ce principe que le premier ministre exposait avec tant de logique et d'éloquence, lors de l'élection dont j'ai parlé ? J'en appelle a uleader de la Chambre lui-même, car je suis convaincu que jamais question aussi importante ne s'est soulevée ici.

Sans doute, la construction d'un chemin de fer transcontinental est bien sérieuse, mais elle devient insignifiante si on la compare aux grands avantages que le pays retirera, si nous pouvons réussir à obtenir un projet satisfaisant de commerce de préférence entre le Canada et la mère patrie—que mes honorables amis de Québec qui partagent les opinions de l'honorable député de Labelle (M. Bourassa)—j'espère qu'ils ne sont pas nombreux, mais il peut s'en trouver—me permettent de leur dire que s'ils croient que dans ce projet de tarif différentiel on trouve l'idée de militarisme, d'impérialisme, qu'importe le nom? s'ils pensent qu'on y voile la moindre intention de la part d'aucun membre de cette Chambre, mais surtout des conservateurs, d'aliéner tant soit peu les droits ou les libertés de tout Canadien, ils ne se sont jamais aussi grandement trompés. Mais voici ce que les membres de la gauche ne peuvent comprendre: si l'Angleterre veut conclure une entente avec nous pour notre avantage et pour le sien, pourquoi ne devrions-nous pas, nous, un peuple commerçant et qui retire des profits de cette industrie, examiner et peser les termes de cette entente ? Pourquoi notre premier ministre ne discuterait-il pas cette convention avec des représentants de la mère patrie et ne s'efforcerait-il pas, au moins, de conclure le meilleur traité possible dans les intérêts du pays, puisque l'occasion est si favorable ? Si nous échouons, nous ne perdons rien, si nous réussissons, nous pourrons compter sur des avantages incalculables. J'espère donc qu'au nombre des mesures qui seront soumises à la Chambre, alors même qu'elles ne sont pas mentionnées dans le discours du Trône, on trouvera une proposition énonçant clairement le sentiment du Canada en faveur d'une préférence commerciale entre les différentes parties de l'empire.

Je n'ai pas l'intention de discuter longuement la question qu'a soulevée, hier, l'honorable député de Labelle (M. Bourassa). Je regrette qu'il soit absent de la Chambre. Il serait peut-être dangereux de s'étendre longuement sur le sujet dont il a parlé si éloquemment et, sous quelques rapports, avec tant de justesse. L'honorable député si j'ai bien compris son discours—que j'ai, au surplus, lu dans les " Débats " m'a fait l'effet d'occuper, à quelque différences près, la position de ce groupe de personnes que, dans la même patrie, on désigne sous le nom de la " Jeune Angleterre " qu'on n'aille pas croire que je parle avec mépris de mes amis réformistes, quand je dis que, à mon avis, la politique de l'honorable député est une politique de clocher. Dans une partie de son discours, il dit d'un ton larmoyant, qu'il ne permettra à personne de fouler aux pieds les droits des Canadiens-français de la province de Québec, comme si quelqu'un entretenait l'idée de s'attaquer ainsi à cette partie si digne de notre population ? J'ai toujours considéré le peuple de cette province à un point de vue bien différent de celui où se place l'honorable député de Labelle, et ce n'est pas le discours de mon honorable ami qui a changé mon opinion. Qu'on me permette de faire connaître les vues qu'exprimait, pas plus tard qu'hier, l'honorable représentant de Labelle. Il veut que le peuple de la province de Québec conserve la position qu'il occupe, sans contribuer au maintien de l'empire, sans permettre même à ceux qui en auraient le désir, de

porter secours à la mère patrie, sans assumer d'obligation ou de responsabilité quelconque dans tout ce qui se rapporte à l'empire ; alors du moment que nous y trouverons plus d'avantages, il nous faudra ou l'indépendance ou l'annexion aux Etats-Unis, ou tout ce qui nous semblera bon d'avoir.

Est-ce là une conception de vie nationale qui se recommande à l'attention d'un homme raisonnable ? J'ose dire que la majorité de la population de la province de Québec répondra dans la négative. L'honorable député a dit, avec beaucoup de vérité, qu'à une certaine époque, le Canada fut conservé à l'empire, grâce à la loyauté, à la fidélité et au courage des habitants de la province de Québec. Les membres de la gauche sont les premiers à reconaître ce fait. J'irai plus loin que le fait l'honorable député de Labelle, et je dirai qu'à mon avis, quand ces hommes sont allés combattre pour défendre ce pays contre l'envahisseur, ils ne voulaient pas seulement conserver telle ou telle partie de ce sol pour leurs familles et pour eux-mêmes, mais ils ont agi ainsi parce qu'ils appréciaient les conditions de l'entrée de ce pays dans l'empire et qu'ils voulaient prouver leur reconnaissance pour les concessions qu'on leur avait faites ; ils furent de loyaux sujets de l'Empire. Ils combattaient, non seulement comme Canadiens, mais encore comme sujets britanniques, ils remportaient la victoire, non seulement pour eux-mêmes, mais aussi pour l'empire. Et M. l'Orateur, dans cette cité de Québec que mon honorable ami (M. Bourassa) doit bien connaître, se dresse l'un de nos monuments nationaux qui enseigne le mieux aux Canadiens-anglais et aux Canadiens-français comment ils doivent vivre ensemble. A Québec dans cette ville où, aux jours de la conquête, les vaillants généraux des deux armées ennemis trouvèrent la mort, on a érigé un monument à la mémoire de ces deux héros. On élève assez souvent un monument à un général victorieux, mais où pourrait-on trouver, dans le monde entier, un monument portant une inscription comme celle qu'on lit sur celui-ci, et qui rappelle sur une face du monument la mémoire de Wolfe, le vainqueur, sur l'autre face, celle de Montcalm, le vaincu. On y lit cette épitaphe :

> Mortem virtus communem
> Famam historia
> Monumentum posteritas dedit.
>
> La valeur les a réunis dans la mort,
> L'histoire a consacré leur renommée,
> La postérité leur a élevé ce monument.

Ce fait, M. l'Orateur, vient à l'appui du principe qui, à mon sens, devrait diriger toutes les relations entre les Canadiens-français et les Canadiens-anglais de ce pays. Mais si certains députés suivent l'exemple de notre ami de Labelle et répètent ce qu'il a dit hier, s'ils laissent entendre qu'ils sont là pour empêcher que les droits des Canadiens-français soient foulés aux pieds, est-il étonnant que nous qui venons des autres provinces, et qui savons qu'il n'y a pas le moindre indice d'une tentative semblable de notre part, ne pouvions-nous empêcher de soupçonner qu'on veut atteindre un autre but que celui ressortant des discours de ces honorables députés ?

Comme on a soulevé cette question ici même, la Chambre me pardonnera peut-être d'expliquer en quelques mots les raisons qui me portent à croire qu'il serait bien facile de faire disparaître cette apathie de race, si elle existe. Il y eut peut-être un temps où, ainsi que l'a affirmé l'honorable député de Labelle, ceux qui couraient à la défense du Canada croyaient combattre pour ce pays seulement. Mais l'histoire de notre peuple, depuis cette époque, éloigne cette idée d'un citoyen ne pouvant considérer le Canada qu'au simple point de vue territorial. Comme son nom même l'implique, notre pays forme partie d'un grand empire établi, non seulement par les Anglais, les Irlandais ou les Ecossais, ou toutes ces nations réunies, mais d'un empire pour la défense duquel le Canada a envoyé ses fils qui ont fait leur devoir aussi noblement que les habitants de la mère patrie eux-mêmes. Il y a cent ans, quand Napoléon le conquérant se trouvait maître du continent, alors qu'on regardait l'Angleterre comme devant être sa prochaine conquête, et que le peuple anglais tremblait de le voir débarquer sur leur île, la flotte du conquérant fut détruite et anéantie par une petite Armada sous le commandement de l'amiral Cundiffe Owen, un Canadien. Et si nous étudions une époque plus récente de l'histoire, nous y trouvons consignée l'héroïque défense de Kars où sir Fenwick Williams s'immortalisa par des actions d'éclat telles que jamais général assiégé dans une ville n'a pu les surpasser. C'était encore un Canadien qui combattait, non pour le Canada, mais pour la gloire de l'empire. Si nous passons maintenant à la révolte de l'Inde et à l'héroïque délivrance de Lucknow, nous constatons que le général Inglis qui défendait cette ville au milieu de difficultés énormes, était un Canadien. Même dans cette charge de Balaklava que tous regrettent tout en l'admirant, c'était un Canadien, le colonel Dunn, qui marchait à la tête de la vaillante troupe. Plus récemment encore les Canadiens se sont montrés dignes de leurs ancêtres dans leur dévouement à l'empire. Le lieutenant Stairs, d'Halifax, après s'être couvert de gloire, est tombé sur le champ de bataille, sacrifiant sa vie pour l'empire, dans l'Afrique australe.

La province même dont le député de Labelle est un des représentants, a fourni son héros. Je voudrais savoir qui, aujourd'hui, rend plus de services à l'empire, qui, sous ce rapport, peut surpasser sir Percy Girouard.

Ainsi, M. l'Orateur, nous constatons que, non seulement en temps de paix, alors que nous envoyons des représentants tels que Edward Blake et sir Gilbert Parker, à la Chambre des communes impériales, tels que

lord Strathcona et Mount Royal à la Chambre des pairs, ce corps délibérant le plus auguste du monde, même en temps de guerre, le Canada est toujours prêt à faire sa part pour l'agrandissement et la défense de l'empire. Si, un jour, on discute dans cette Chambre la question de savoir si le Canada doit contribuer quelque chose pour le maintien de l'armée et de la marine de la Grande-Bretagne, je combattrai, pour ma part, aussi ardemment que l'on fait les Américains au temps de la révolution, toute mesure de nature à nous imposer une taxe obligatoire de la part de l'Angleterre. Je combattrai cette proposition—mon exemple sera suivi par tous les députés conservateurs—aussi vigoureusement que pourraient le faire les honorables députés de Labelle (M. Bourassa) et de Montmagny (M. Lavergne). S'il en est ainsi, je crois qu'il est malheureux qu'une association pose des principes comme ceux professés par la société devant laquelle l'honorable député a fait un discours. On commettrait une grave injustice à l'égard des citoyens de ce pays qui désirent contribuer au maintien de l'empire, mais qui ne pourront obéir à ce sentiment parce que d'autres ne veulent pas faire leur part. Je pourrais rappeler qu'à la dernière session, ou à la session précédente, l'honorable premier ministre nous a dit que lors de son séjour en Angleterre, il n'avait pas discuté la question de la défense impériale, mais qu'il avait été prêt à discuter la question commerciale qui n'a aucun rapport avec la première. Je me rappelle avoir alors appelé l'attention de la Chambre sur ce que le premier ministre d'Ontario, qui est un partisan dévoué de l'honorable leader du gouvernement, qui l'aide de toutes ses forces, avait fait de nombreux discours dans lesquels il prétendait qu'on obtiendrait la véritable solution de ces questions de la défense impériale et de commerce en les réunissant toutes deux. Il ajoutait que tout en ne voulant pas imposer un droit de 5 cents sur le maïs venant d'autres pays que le Canada —car ce serait taxer le peuple—le gouvernement anglais serait prêt, cependant, à accepter cette proposition, à la condition que le produit de cet impôt ferait partie d'un fonds de guerre. Si nous suivions cet exemple, au Canada, nous pourrions contribuer à la défense de l'empire, sans imposer réellement une taxe d'un dollar par tête de notre population ,vu qu'une grande partie de cet argent proviendrait des étrangers qui veulent commercer avec nous. Je n'entends pas proposer ce moyen, mais je cite l'opinion du premier ministre d'Ontario. Lorsqu'un homme aussi capable, aussi expérimenté, croit qu'on pourrait contribuer de cette façon à la défense de l'empire, je ne vas pas trop loin en disant que cette proposition mérite d'être étudiée avec soin.

Le programme de cette Ligue tel que nous l'a fait connaître, hier, l'honorable député de Labelle (M. Bourassa), contient plusieurs articles. Je demanderai à la Chambre d'étudier froidement les effets de ces propositions. Voici le premier article :

Opposition à l'établissement d'une école navale au Canada avec le concours et pour le bénéfice de l'autorité impériale.

Supposons, un instant que le gouvernement impérial veuille établir une école de marine au Canada, sans obliger personne à la fréquenter, ne serait-il pas injuste d'empêcher les citoyens d'Ontario ou du Manitoba de suivre ces cours, parce que certaines personnes habitant la province de Québec ne voudraient pas fréquenter cette école ? Si cette fréquentation était rendue obligatoire, je me joindrais à mon honorable ami de Labelle (M. Bourassa) pour dire que cette mesure serait une grave violation des privilèges constitutionnels de ce pays. Mais les conditions étant changées, si ceux qui ne veulent pas fréquenter cette école cherchent à empêcher ceux qui désirent suivre ces cours d'y assister, ils commettent une injustice aussi grande. Le second article se lit comme suit :

Refus absolu de tout congé demandé par un officier de milice en vue de prendre part à une guerre impériale.

Je vais aussi loin que l'honorable député et j'affirme qu'on ne saurait législativement obliger celui qui s'enrôle dans la milice à prendre part aux guerres impériales ; mais, à coup sûr, à la lumière des événements survenus il y a quatre ans, alors que d'un bout à l'autre du pays, le soulèvement de la population a été tellement unanime que le gouvernement, tout fort qu'il était, aurait été chassé du pouvoir, s'il eût refusé aux Canadiens de s'enrôler comme volontaires, il ne serait pas juste envers ceux qui désirent servir la mère patrie, de dire ici : Nous ne vous permettons pas de servir, parce que nous ne voulons pas servir. Si vous ne voulez pas servir, eh bien, ne servez pas ; mais au nom du ciel, n'empêchez pas vos concitoyens de le faire. Le dernier article, de concert avec celui en discussion est le plus absurde :

Le commandement de la milice canadienne sera exercé par un officier canadien, nommé par le gouvernement canadien.

Je serais bien aise de voir la milice canadienne commandée par un officier canadien ; mais permettre à un officier canadien d'acquérir de l'expérience, de se former à l'art militaire au service de l'empire et le placer à la tête de la milice, voilà qui est bien différent de l'empêcher d'assister à une évolution, sauf à la parade, et de voir le tir des canons, puis de décréter que l'officier commandant sera choisi seulement parmi cette catégorie d'officiers que nous avons soigneusement empêchés de prendre du service actif et de se rendre aptes à exercer le commandement. Je n'irai pas aussi loin que l'honorable député qui m'a précédé et je prêterai mon appui au bill, bien que je n'en connaisse pas les dispo-

sitions ; mais si cette mesure a pour objectif d'accroître la valeur de notre milice et que les propositions soumises tendent à ce résultat, j'appuierai la mesure aussi cordialement que les députés de la droite.

Il me semble que je n'ai nullement besoin de présenter des excuses à la Chambre pour avoir pris la liberté de lui adresser la parole. Si je ne me trompe, je ne suis pas le seul à penser que la question soulevée par le député de Labelle est d'une haute importance. Pour mon propre compte, je n'ai jamais compris la raison d'être de ces querelles de race entre les deux provinces; et cependant, je me permettrai une observation qui me paraît dictée par le bon sens: c'est quand une élection générale a lieu dans la province de Québec, et qu'un des partis ne réussit à faire élire que sept partisans tandis que l'autre parti est porté au pouvoir avec cinquante-huit adhérents, on ne saurait guère s'attendre à ce que les populations des autres provinces restent convaincues que l'élection ait eu un caractère absolument politique et que le scrutin ait été le résultat d'une discussion approfondie des questions politiques ainsi que du désir de servir les plus chers intérêts du pays.

Malgré les imperfections de ma harangue, je me flatte, au moins, de l'espoir que je n'ai rien dit qui puisse blesser les justes susceptibilités soit du député de Labelle soit du député de Montmagny.

M. E. A. LANCASTER (Lincoln) : L'attitude prise par le gouvernement au cours de ce débat n'est guère respectueuse à l'endroit du peuple canadien et de ses représentants. Le peuple saura apprécier à sa juste valeur le mutisme des partisans du gouvernement sur les questions soulevées durant ce débat. Comme plusieurs députés de l'opposition l'ont fait observer, au cours de ce débat, nombre de ces questions, bien précises, et aussi mûrement discutées que le temps à notre disposition l'a permis, mais enfin exposées à la Chambre avec toute la lucidité voulue, s'imposaient aux préoccupations du gouvernement, qui aurait dû les mentionner dans le discours du trône ou du moins promettre de les soumettre à nos délibérations plus tard, durant cette session. Mes collègues ont victorieusement prouvé que c'est le devoir du gouvernement de soumettre à la Chambre certaines mesures d'intérêt public au premier chef, qui s'imposent à l'attention du cabinet et qu'on ne saurait être abandonnés à l'initiative des simples députés. Le chef de l'opposition (M. Borden, Halifax) a signalé plusieurs importantes mesures qui, à son avis, auraient dû être soumises à notre étude et nombre de députés de l'opposition, représentant diverses parties du pays, ont appelé l'attention du cabinet sur certaines réformes que leurs commettants appellent de tous leurs vœux. Avec la marche des années, je me suis convaincu que c'est le parti conservateur et non pas le soi-disant parti libéral, qui comprend mieux les aspirations du peuple.

M. NORTHRUP.

Bien que nous ayons souvent signalé ces questions à l'attention du gouvernement, pas un seul membre du cabinet n'a voulu rompre le silence et nous dire en quoi les réformes que nous demandons sont défectueuses et pourquoi il y a lieu de temporiser et d'ajourner le règlement de ces questions. Pas un seul membre du cabinet n'a essayé de justifier le retard apporté dans la réalisation de ces réformes, et de prouver que les arguments formulés par les députés de l'opposition sont dénués de fondement. Je n'entends pas discuter ces questions par le menu, mais je croirais forfaire au devoir que j'ai à remplir envers mes commettants et le peuple canadien, si je laissais clore ce débat sans déclarer que mes commettants et le pays tout entier tiennent à ce que le gouvernement se préoccupe de ces questions, et le peuple refusera de croire que le gouvernement fait son devoir, quand les ministres se renferment dans un mutisme obstiné et refusent de nous dire s'ils s'occuperont de ces questions. Force leur est bien de prendre un parti.

S'il n'était pas prêt pour la besogne parlementaire, rien n'obligeait le gouvernement à convoquer les Chambres. Il l'a fait apparemment dans le but de faire examiner le contrat intervenu avec la Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique. La discussion s'est faite surtout à ce sujet ; mais depuis deux ou trois jours d'autres questions d'une égale importance pour les Canadiens ont été signalées à plusieurs reprises. Ces sujets réclament notre attention et la colonisation qui s'impose, c'est que le gouvernement en convoquant la présente session, ne s'est aucunement inspiré de l'intérêt public, car les mesures qui nous sont soumises n'intéressent aucunement le peuple, si ce n'est dans la mesure où elles ont trait au contrat du Grand-Tronc-Pacifique. Le gouvernement a convoqué la présente session purement et simplement dans le but de s'assurer l'appui de la Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique ou de la Compagnie du Grand Tronc.

Au cours de ce débat plusieurs faits importants ont été mis en lumière, et j'ai l'intention d'en dire un mot. Il nous a été donné d'entendre un discours intéressant et instructif, bien que bref,—beaucoup trop bref, à mon avis, —de la bouche de l'honorable député de Wentworth-sud (M. Smith), qui a pris la parole hier soir dans cette enceinte. Cette honorable député a parlé d'une question qui a été débattue des journées entières, à toutes les sessions, depuis que j'ai l'honneur d'être membre du parlement : la question des transports. Mon honorable ami de Wentworth-sud a montré, hier après-midi, que notre commerce s'écoule par le port de Boston, et non pas par celui de Montréal. D'honorables députés de la droite ont répondu, ou tenté de répondre, à certaines attaques faites par les députés de la gauche, et ils paraissent tous

très désireux de sauvegarder les intérêts de la province de Québec. Mon honorable ami de Wentworth-sud voudrait assurer à la route du Saint-Laurent et au port de Montréal le trafic qui va actuellement à Boston. Il a cité certaines statistiques qui m'ont semblé des plus instructives. Avant qu'il eût parlé, je n'avais pas une vue aussi nette de la situation, et je ne pense pas que les ministres l'eussent davantage.

S'ils ne savaient à quoi s'en tenir, ils sont plus à blâmer que je ne suis, car ils ne déclarent pas que cette importante question devrait être réglée. L'honorable député a fait voir nettement qu'il est du devoir du gouvernement de prendre quelque mesure touchant les frais de transport entre les points de chargement et Boston et Montréal, ainsi qu'en ce qui regarde l'expédition de nos produits sur mer. Nous avons entendu dans le cours de ce débat d'honorables députés de la province de Québec traiter des sujets qu'ils sont toujours heureux d'aborder en toute circonstance et à la moindre provocation. Mais ils n'ont rien dit de ces questions pour lesquelles mon honorable ami réclame notre attention immédiate. Aucun ministre n'a informé mon honorable ami que ces questions seront mises à l'étude; aucun n'a cherché à montrer en quoi mon honorable ami a pu se tromper ; et la conclusion qui s'impose c'est que le gouvernement n'a pas le temps de s'occuper de questions de cette nature, qu'il juge plus sage de donner tout son temps à d'autres affaires, ce qui est très significatif. Je me rappelle que lors de la dernière session, convoquée il y a un peu plus d'un an, la question principale figurant au discours du trône, c'était celle des transports. On n'y donna guère d'attention, mais le gouvernement avait jugé le sujet assez important pour en faire l'article principal du menu qu'il nous soumit. Toutefois, au lieu de mettre la question sérieusement à l'étude, comme il avait promis dans le discours d'ouverture, le gouvernement conclut un arrangement avec la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, à l'exclusion de toute autre. Il n'a rien été décidé au sujet des transports, et nous devons remercier les honorables députés de l'autre côté de la Chambre d'avoir signalé les besoins du pays à cet égard, comme l'a fait hier mon honorable ami. Nous avons aussi entendu mon honorable ami le député nouvellement élu de Saint-Jean (M. Daniels). J'ai été surpris d'entendre un membre de la droite déclarer qu'il ne pouvait pas comprendre pourquoi les électeurs de Saint-John avaient élu mon honorable ami. S'il lui avait prêté l'oreille pendant cinq minutes, s'il avait jeté les yeux sur lui pendant qu'il prononçait son discours, il aurait compris comment l'éloquence, les talents, l'honorabilité de cet homme lui avaient assuré les suffrages de ses concitoyens. Je ne veux pas faire acte de présomption, mais mon honorable ami me pardonnera peut-être si, plus jeune que lui, je me permets de lui souhaiter le bienvenue à son entrée en cette Chambre, non pas simplement en sa qualité de conservateur, mais parce que j'entrevois en lui un des membres les plus utiles de la députation avant qu'il se soit écoulé bien du temps. Mon honorable ami a signalé dans son discours plusieurs sujets importants qui réclament l'attention du gouvernement. Les députés de la droite semblent croire que le peuple se contentera de ce que le gouvernement voudra leur présenter et qu'il ne doit pas oser en demander davantage. Mon honorable ami a signalé plusieurs sujets intéressant les provinces maritimes qui demandent l'attention. Le chef de l'opposition a mentionné dans son discours nombre de sujets dont il importe de s'occuper. Ses déclarations ont été répétées par d'autres membres de la députation désireux d'obtenir du gouvernement une expression d'opinion sur ces matières. Ces questions n'ont pas été soulevées pour la forme et le gouvernement ne pourra pas prétendre qu'on ne les lui a pas signalées. Elles ont été bel et bien mises en évidence par les honorables députés de la gauche et on n'y a pas prêté attention. Hier, le député de Simcoe-est (M. Bennett) a cru de son devoir de soumettre au parlement une question de moralité politique. Je suis persuadé que tout membre de cette assemblée serait peiné d'avoir à nous signaler un cas de nature à faire croire que le sentiment de l'honneur n'existe pas au plus haut degré chez les membres du parlement canadien.. Certes, il est pénible d'avoir à constater que l'honnêteté politique en notre pays est à la baisse. L'honorable député de Simcoe-est, à son grand déplaisir, mais dans l'accomplissement des devoirs de sa charge, a dû mentionner une affaire qui a été discutée dans les journaux de la Nouvelle-Ecosse, et il a demandé que le gouvernement se prononcât. Mais, bien que plusieurs députés aient parlé depuis, les ministres ont gardé le silence et il n'a fait aucune réponse. Les électeurs canadiens ne manquent pas d'intelligence, et le gouvernement qui s'imagine qu'il peut les berner ou les tromper en restant muet, s'apercevra qu'il se fait illusion quand, à la prochaine élection, ils auront l'occasion de se prononcer sur sa conduite. Connaissant l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) comme je le connais, et sachant qu'il ne déclare pas autre chose que la vérité dans cette enceinte; sachant qu'il n'est pas homme à se soustraire à l'accomplissement de son devoir, tout désagréable que cela puisse être, j'ai cru bon de m'enquérir d'une des accusations qu'il a portées hier soir. Je n'ai pas eu le temps de vérifier toutes ses déclarations; mais je sais que l'honorable député de Simcoe-est est un homme d'une haute intégrité, et si toutes ses accusations sont aussi bien fondées que celle dont je ne suis enquis, le gouvernement se trouve dans une position fort peu enviable assurément. Je suis très étonné que le premier ministre ou quelqu'un des membres de son

cabinet n'ait pas annoncé à la Chambre ce que le gouvernement se propose de faire à cet égard. Il s'agit de la déclaration de l'honorable député de Simcoe-est relativement aux travaux publics exécutés a Digby.

L'honorable député a sommé le ministre des Finances de dire ce qu'il pensait de cette sorte de négociation. Le député de Simcoe-est nous a informé que le représentant du comté de Digby devait recevoir $500 comptant et plus tard $4,500 de la ville, lorsque le gouvernement aurait exécuté certains travaux publics dans les limites de la municipalité. L'affaire a été discutée dans les journaux de la Nouvelle-Ecosse, et pourtant le ministre des Finances (l'honorable M. Fielding), qui représente la Nouvelle-Ecosse, et qui doit être au courant de ce que disent les journaux de cette province, n'a pas, en dépit de la sommation spéciale qui lui en était faite, déclaré ce que le gouvernement pense de cette négociation extraordinaire. Je me suis enquis pour mon propre compte, et j'ai le regret de dire que l'affaire est encore plus mauvaise que l'honorable député de Simcoe-est ne nous l'a fait voir. En ma qualité de représentant d'une autre partie de la province d'Ontario, je me propose de donner un peu plus d'attention à cette affaire, car je sais que les électeurs de ma région, sans distinction de parti, voudraient voir administrer les affaires publiques d'une manière honorable et honnête. Je trouve dans le "Weekly Courrier" de Digby, de vendredi, le 8 janvier 1904, le compte rendu des délibérations du conseil municipal, en ces termes:

CONSEIL MUNICIPAL.

Reprise de la séance du conseil convoquée le 2 janvier 1904, à 8 heures du soir. Présents : le maire Hayden et les conseillers Titus, Syda, Van Blarcon et Letteney.

Le procès-verbal de la séance précédente est approuvé.

La motion suivante de rescision, dont avis avait été donné lors de la dernière assemblée régulière, a été proposée par le conseiller Letteney.

Attendu que, le 27 novembre 1902, une certaine résolution fut adoptée par le conseil municipal de Digby, autorisant le maire à conclure un arrangement et contrat avec A. J. S. Copp, eu vue de payer audit A. J. S. Copp la somme de $5,000, dans le but d'assurer l'installation de meilleurs quais au port de Digby ; et que plus tard, savoir le 29 novembre 1902, un arrangement et contrat fut conclu en vertu de ladite résolution, et que la somme de $500, partie desdits $5,000, fut payée audit A. J. S. Copp, à compte des dépenses ; et qu'il est jugé désirable de rescinder ladite résolution et d'annuler ledit contrat ;

En conséquence, il est décidé que ladite résolution est rescindée, et elle est de ce fait rescindée et révoquée, et que ledit contrat conclu en vertu de cette résolution soit annulé sur-le-champ, et la somme de $500 remboursée à la municipalité.

Le conseiller Syda appuie la motion.

Voilà une déclaration parue dans un journal de la ville de Digby, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, d'où vient le ministre des Finances. Celui-ci a été le premier ministre de cette province pendant des années, et celle-ci est fière, sans doute, de l'avoir pour son représentant aujourd'hui. Mais lorsque le député de Simcoe-est l'a invité à dire ce qu'il pensait d'une négotiation comme celle-là, le ministre des Finances n'a trouvé rien à dire touchant la moralité de cette curieuse convention ; il a gardé le silence. Dans ce compte rendu, il est question d'un contrat, et j'ai été assez heureux pour me procurer le texte de ce contrat, que je vais lire à la Chambre. Le voici :

Contrat passé ce 29e jour de novembre de l'an de grâce 1902, entre la ville de Digby, corps civilement institué, d'une part, et Albert J. S. Copp, de Digby, dans le comté de Digby, avocat, d'autre part.

Attendu qu'à une assemblée publique des contribuables de ladite ville de Digby, tenue dans ladite ville le 24e jour de novembre de l'an de grâce 1902, lesdits contribuables de ladite ville de Digby ont autorisé le conseil municipal à dépenser une somme de pas plus de cinq mille dollars dans le but de faire agrandir le quai du port de Digby, et

Attendu qu'il est nécessaire d'élargir le quai de l'Etat dans ledit port de Digby, afin de pouvoir y poser une autre voie de chemin de fer ; de prolonger le quai sur une distance de 250 pieds ; de faire faire au bout et des deux côtés dudit quai ainsi prolongé des travaux de dragage à une profondeur d'au moins vingt-cinq pieds afin de permettre aux gros paquebots transatlantiques d'accoster audit quai.

Ce contrat fait foi que ledit Albert J. S. Copp, moyennant le payement mentionné plus bas, promet de s'employer à obtenir—

(a) L'élargissement du quai de l'Etat dans ledit port de Digby de manière à permettre la pose d'une deuxième voie ferrée.

(b) La construction d'un coude ou le prolongement dudit quai sur une distance de 250 pieds du côté du large.

(c) Le dragage dudit port de Digby des deux côtés et au bout du quai jusqu'à une profondeur d'au moins 25 pieds, et il s'engage aussi à payer et à acquitter tous les frais et les dépenses que ledit Albert J. S. Copp pourra faire pour obtenir ou en cherchant à obtenir l'amélioration dudit quai.

(d) En considération de l'engagement ci-dessus, la ville de Digby promet et convient de payer audit Albert J. S. Copp, la somme de cinq cents dollars lors de la signature du présent contrat et une autre somme de quatre mille cinq cents dollars lorsque ledit quai aura été élargi, qu'une nouvelle voie ferrée aura été posée, que ledit quai aura été prolongé d'au moins 250 pieds et que le port aura été creusé à une profondeur d'au moins 25 pieds au bout et sur les deux côtés du quai afin que les vapeurs océaniques puissent y accoster.

En fait de quoi le maire et le secrétaire de ladite ville de Digby ont apposé aux présentes leur signature et le sceau officiel de la ville de Digby, et ledit Albert J. S. Copp y a également apposé son seing et sceau et la date du jour et de l'année ci-dessus mentionnés.

Signé, scellé et délivré.

(Signé) W. W. HAYDEN,

Le sceau de la ville de Digby.

(Timbre)

(Signé) ORBIN SPROULE, maire.

(Signé) C. JAMIESON, secrétaire (Timbre).

(Signé) ALBERT J. S. COPP.

Tel est le contrat mentionné dans la résolution du conseil municipal de Digby. Nous désirons que le gouvernement dise à la population du Canada quelle sera son attitude lorsque de pareils faits lui seront signalés. Laissera-t-il croire qu'il est légitime et convenable d'acheter l'influence d'un membre du parlement afin d'obtenir des travaux publics dans une ville ? Je voudrais que le ministre de la Justice fût présent dans le moment, car voici une question dont il devrait s'occuper. Le premier ministre ignorait peut-être cet incident avant que le représentant de Simcoe-est (M. Bennett) l'eût signalé, hier. J'ignore s'il était présent, mais je sais que le ministre de la Justice était dans cette enceinte et je regrette aujourd'hui son absence, car il est le gardien de l'honneur national en pareilles matières. Le premier ministre, je n'en doute pas, appellera son attention sur cette accusation car, bien que le gouvernement ait gardé le silence depuis les révélations du député de Simcoe-est, je ne puis m'empêcher de croire qu'il s'en occupera. Autrement, la population aurait le droit de conclure que le gouvernement, connaissant ces faits, entend les souffrir et ne trouve rien à redire à pareille conduite. Qu'adviendra-t-il de ce pays si, au lieu de consacrer les fonds publics à la satisfaction des besoins publics à la satisfaction des besoins nationaux et des exigences des différentes parties du pays, on permet à chacun de gagner $5,000 en obtenant la construction d'un quai en tel ou tel endroit. Avec cinq mille dollars on pourrait construire une bonne jetée dans plusieurs des ports de la province d'Ontario où il est impossible d'en obtenir. Par exemple, on pourrait améliorer le port de Jordan dans ma circonscription électorale de manière à faciliter le transport des fruits de l'autre côté du lac. Si le gouvernement n'intervient pas, les citoyens comprendront qu'il entend que les deniers publics soient employés non pas selon les besoins mais d'après la somme d'influence d'un chacun, et que celui qui jouit de cette influence a le droit d'exiger une rétribution pour ses services.

Le niveau moral de la population canadienne est, à mon sens, plus élevé que celui de la population de la république voisine. Je ne suis pas hostile aux Etats-Unis au point de refuser d'imiter ce qu'ils ont de bon; mais nous ne voulons pas leur emprunter leur défauts. Le parlement du Canada n'est pas une église ni une école dominicale, mais il a le droit de protéger nos mœurs politiques et d'apprendre à la population qu'il n'approuve pas de pareilles actions. Si le gouvernement les admet, il est bon que la population le sache, afin que les électeurs puissent marquer leurs bulletins en connaissance de cause. Je ne connais aucun des membres du conseil municipal de Digby, mais ce sont des Canadiens et des gens sensés, je le suppose; et ils ont sacrifié de sang-froid $5,000 des impôts prélevés sur les contribuables de cette petite ville, parce qu'ils croyaient cette démarche nécessaire pour obtenir en cet endroit un quai aux frais du trésor public; or $5,000 pour les citoyens de Digby est probablement une somme plus importante que $5,000,000 pour la population du Canada.

Je suis convaincus que l'un des principaux titres des échevins de Digby à la confiance de leurs concitoyens était l'assurance qu'ils prendraient un soin jaloux des finances de la petite ville et lorsqu'ils décidèrent de donner un pot-de-vin de $5,000 à un membre du parlement pour obtenir ce quai, ils l'ont fait parce qu'ils croyaient qu'autrement ils n'auraient pas justice dans la distribution des fonds publics. Je n'appuierai pas davantage sur cet incident. J'ai pris la parole pour le signaler à l'attention des autorités parce que si elles ne s'en occupent pas, quand viendra l'heure de la lutte électorale, je porterai ces faits à la connaissance du peuple partout où j'éleverai la voix.

Je conjure le gouvernement de nous soulager de cette tâche et de se laver de ce reproche, car nous avons assez d'armes contre le gouvernement du jour sans avoir recours à celle-là pour le combattre.

La motion (de M. Grant) est adoptée.

Sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je propose que :

Ladite Adresse soit grossoyée, et qu'elle soit présentée à Son Excellence le Gouverneur général, par ceux des membres de cette Chambre qui font partie de l'honorable Conseil privé.

La motion est adoptée.

SUBSIDES.

L'honorable W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Je propose:

Que cette Chambre se forme en comité, vendredi prochain, pour prendre en considération les subsides à accorder à Sa Majesté.

La motion est adoptée.

VOIES ET MOYENS.

L'honorable W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Je propose :

Que cette Chambre se forme en comité, vendredi prochain pour prendre en considération les voies et moyens de prélever les subsides à accorder à Sa Majesté.

La question est adoptée.

PRESENTATION DE RAPPORTS.

Rapport du ministère de l'Intérieur pour l'exercice 1902-1903.—L'honorable M. Sifton.

Tableaux du commerce et de la navigation pour l'exercice expiré le 30 juin 1903—L'honorable M. Paterson.

Rapport du directeur général des Postes pour l'exercice expiré le 30 juin 1903.—Sir William Mulock.

Rapport du ministère du Travail pour l'exercice expiré le 30 juin 1903—Sir William Mulock.

Rapport du ministère des Travaux publics pour l'exercice expiré le 30 juin 1903—L'honorable M. Sutherland.

Rapport du ministère du Commerce pour l'exercice expiré le 30 juin 1903—L'honorable M. Sutherland.

Comptes publics du Canada pour l'exercice expiré le 30 juin 1903.—L'honorable M. Fielding.

Rapport du secrétaire d'Etat du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1903.—L'honorable M. Sutherland.

Rapport du ministère du Revenu de l'intérieur pour l'exercice termine le 30 juin 1903 ; 1ère partie. Accise, etc—L'honorable M. Brodeur.

MESSAGE DU GOUVERNEUR GENERAL—BUDGET PRINCIPAL.

L'honorable W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Je transmet un message de Son Excellence le Gouverneur général.

M. l'ORATEUR (lisant) :

Minto—

Le Gouverneur général transmet à la Chambre des communes le budget des sommes requises pour le service du Canada, pour l'année expirant le 30 juin 1905, et conformément aux dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, de 1867, il recommande ce budget à la Chambre des communes.

Hôtel du gouvernement.
Ottawa, 14 mars 1904.

M. FIELDING : Je propose que le message de son Excellence et le budget soient transmis au comité des subsides.

La motion est adoptée.

L'honorable Sir WILFRID LAURIER (le premier ministre) : Je propose que la séance soit levée.

M. TAYLOR : Que ferons-nous demain ?

Sir WILFRID LAURIER : Ce n'est pas à moi, mais à la gauche, de le dire, car demain est un jour réservé aux affaires des simples députés.

La motion est adoptée et la séance est levée à 5 heures 45 du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, le 17 mars 1904.

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

RAPPORTS DEPOSES.

Liste du service civil pour 1903; Ordonnances du Territoire du Yukon, passées par le conseil de ce territoire au cours de l'année 1903.—Sir Wilfrid Laurier.

ACTE DE LA MILICE, 1904.

Sir FREDERICK W. BORDEN (ministre de la Milice) : Je demande qu'il me soit permis de présenter un bill (n° 5) concernant la milice canadienne. La Chambre trouvera bon, sans doute, que je lui explique en peu de mots les dispositions de ce projet de loi. La loi qui régit aujourd'hui la milice est virtuellement la même qu'à l'époque de la fondation de la confédération, alors qu'elle existait déjà depuis de longues années. Les temps ont changé depuis la mise en vigueur de la loi actuelle; au fur et à mesure que le pays s'est développé, notre milice a acquis de l'importance, et l'on s'aperçoit aujourd'hui que la loi actuelle n'est plus apte à régir comme il convient notre organisation militaire. Au lieu de modifier la loi existante, nous en avons rédigé une nouvelle portant abrogation de la première à laquelle, il va sans dire, elle emprunte un certain nombre de ses dispositions. Le projet que je présente aujourd'hui pourvoit au maintien du pouvoir civil à l'intérieur et à la défense du pays contre toute invasion; c'est donc un projet de loi de la plus haute importance. J'espère, et j'ai lieu de penser que les autorités militaires relevant de mon ministère n'ont pas perdu ce point-là de vue en élaborant le présent bill. Je dirai que notre attention ne s'est pas portée uniquement sur les lois militaires de l'empire et de ses colonies, mais que nous avons également étudié celles des autres pays, et nous nous sommes efforcés de leur emprunter ce qu'elles ont de meilleur pour l'insérer dans ce projet de loi.

On verra que le présent bill modifie certaines des dispositions de la loi actuelle, à laquelle il a fallu pratiquer d'importantes éliminations, et qu'il a fallu compléter sous certains rapports. Il convient de signaler, parmi les principes de ces éliminations, l'absence de toute mention de la marine militaire, au sujet de laquelle le ministre de la Marine et des Pêcheries (l'honorable R. Préfontaine) présentera un bill qui pourvoira à tous nos besoins sous ce rapport. Cette détermination, nous l'avons prise d'après les conseils et sur l'avis de l'Amirauté et du Comité de Défense Coloniale.

Nous avons aussi fait disparaître la disposition de la loi actuelle qui nous interdit de confier le commandement suprême de notre milice à un officier canadien. Sous l'empire de la loi présentement en vigueur, le commandement de la milice canadienne ne peut échoir qu'à un officier anglais possédant au moins le grade de colonel dans l'armée anglaise. Grâce au présent bill, cette disposition restrictive disparaîtra, et le gouvernement du Canada pourra, à l'avenir, confier le commandement de notre milice à un officier canadien aussi bien qu'à tout autre officier anglais possédant les aptitudes requises.

Nous avons opéré une autre réforme importante—si les profanes n'y trouvent rien de bien intéressant, les militaires le jugent

fort important—en faisant disparaître la disposition de la loi actuelle qui accorde à l'officier anglais la préséance sur l'officier canadien possédant le même grade, bien que l'élévation du premier soit de date plus récente. Cette disposition n'étant pas comprise dans le présent bill, l'officier anglais sera dorénavant sur le même pied que l'officier canadien, c'est-à-dire qu'il sera tenu compte de la date de sa nomination.

Une autre disposition importante de la loi actuelle que ce bill met de côté, c'est celle qui se rapporte aux pouvoirs de l'officier commandant les troupes impériales à Halifax. Sous l'empire de la loi actuelle, cet officier a le pas sur le commandant en chef de la milice canadienne en temps de guerre. Cette disposition n'est pas comprise dans le bill, et il n'est pas même fait mention de l'officier général commandant de la garnison d'Halifax. S'il occupe un rang supérieur à celui des autres officiers, la supériorité de son grade lui conférera, en temps de guerre, le droit de se placer à la tête des troupes canadiennes.

Autre élimination: il n'est aucunement question dans le bill des Règlements et Ordonnances de Sa Majesté. Sous l'empire de la loi actuelle, ces Règlements et Ordonnance font partie de la loi canadienne. On s'est aperçu que cette disposition encombrante est une source d'ennuis et de difficultés pour l'administration de la milice. A l'avenir, l'administration de notre milice se fera d'après les Règlements et Ordonnances passés au Canada, sauf application de l' "Army Act." On a bien songé tout d'abord à inclure cette loi dans la loi canadienne, mais comme elle est très volumineuse et susceptible d'assez fréquentes modifications, j'ai cru, après avoir pris l'avis des meilleures autorités en la matière, qu'il était plus sage de s'en tenir aux dispositions du "British Army Act."

M. SAMUEL HUGHES : En tant qu'elles sont compatibles avec notre loi.

Sir FRED. W. BORDEN : Sans doute. Je vais maintenant parler de certaines modifications que nous avons fait subir aux dispositions de la loi actuelle. On propose tout d'abord de porter à 2,000 hommes l'effectif de la troupe permanente, qui est présentement fixée à 1,000. Le chiffre de la population aura bientôt atteint le double de ce qu'il était à l'époque où la loi actuelle fut établi. Depuis lors, le Nord-Ouest et la Colombie Anglaise ont été annexés à la Confédération ; la colonisation des Territoires du Nord-Ouest avance à grands pas, et au fur et à mesure qu'elle avancera, la gendarmerie à cheval devra se transporter ailleurs, la milice devra prendre sa place pour veiller au maintien de l'ordre, et il deviendra nécessaire d'établir de nouveaux dépôts. En fait, à la dernière session, j'ai demandé un crédit destiné à payer la solde de 500 hommes dont nous devions augmenter la troupe permanente. Il y a donc lieu de croire que cette augmentation de 1,000 hommes suffira amplement aux besoins présents du pays.

Je propose aussi de changer la solde de la troupe permanente, qui est actuellement fixée à quarante cents par jour avec un supplément accordé pour bonne conduite. C'est notre intention de porter la solde de la troupe permanente au même chiffre que celle de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest. Il est inutile d'insister aujourd'hui sur ce point; nous y reviendrons lors de la seconde lecture du bill. Je ferai néanmoins observer que la force permanente joue chez nous le rôle d'éducatrice, que c'est à elle surtout qu'il incombe de former les soldats de la milice active, et qu'il importe, par conséquent, qu'elle se compose d'hommes de premier choix. La solde sera de cinquante cents par jour et s'augmentera chaque année de cinq cents jusqu'au maximum de soixante-quinze cents.

Le changement suivant se rapporte à la solde de la milice active. Cette question a déjà été débattue ici à diverses reprises. Le bill dispose que le minimum de la solde sera, comme il l'est aujourd'hui, de cinquante cents par jour, mais il me fait plaisir d'annoncer qu'il sera pourvu par un règlement qui sera déposé sur le bureau de la Chambre à ce qu'il soit accordé une augmentation annuelle, et qu'au bout de trois ans il soit payé $1 par jour à ceux que leur bonne conduite et l'excellence de leur tir auront rendus dignes de cette solde.

Il y a une autre modification concernant l'aide à prêter aux autorités civiles, en temps d'émeute. On se propose de modifier la loi actuelle de telle sorte que la milice active ne participera à la répression des émeutes et ne prêtera main forte au pouvoir civil que dans le cas où la troupe permanente ne sera pas disponible ou en force suffisante à cette fin.

On propose aussi de porter de seize à trente jours la durée des exercices annuels. Cette disposition n'a rien d'obligatoire, mais elle autorise cette prolongation au cas de besoin. La loi actuelle fixe à seize jours la durée des exercices, mais il est d'usage qu'ils ne durent que douze jours. Il n'est guère probable que cette durée soit prolongée, mais on a cru sage de conférer ce pouvoir au gouvernement pour le cas où il pourrait devenir nécessaire de faire durer les exercices trente jours.

Voyons maintenant les nouvelles dispositions de ce bill, et arrêtons-nous tout d'abord à celles qui se rapportent aux bataillons scolaires. La Chambre s'est déjà occupée de la chose à plusieurs reprises, et il avait été convenu d'avance que ce nouveau bill renfermerait toutes les dispositions nécessaires pour l'organisation de ces bataillons scolaires. Voici les clauses se rapportant à cette organisation :

73. Le ministre peut autoriser (a) les jeunes lycéens de plus de 12 ans à se former en bataillons scolaires ; les lycéens (b) au-dessus de 14 ans et au-dessous de 18 ans devant former la classe supérieure ; ladite classe (c) supé-

rieure, ou toute division de cette classe, devant être inféodée à un corps quelconque de milice active pour des fins d'exercice et d'instruction.

74. Tous les bataillons scolaires seront sous les ordres de l'officier militaire commandant chaque district.

75. Chaque bataillon scolaire sera exercé et instruit ainsi qu'il est pourvu dans ce bill, et il pourra être aussi équipé et armé selon les dispositions prescrites à cet effet.

M. INGRAM : Le ministre veut-il parler des bataillons scolaires attachés aux lycées?

L'honorable sir FRED. BORDEN : Oui, et de tout autre bataillon scolaire quelconque.

M. CLARKE : A-t-on pourvu, dans le bill, aux exercices de tir.

L'honorable sir FRED. BORDEN : Oui, sujet bien entendu, à certaines restrictions, Le bill renferme aussi des dispositions nécessaires pour la nomination d'officiers pouvant prendre temporairement rang de généraux de brigades. L'augmentation projetée des corps de milice prenant part à des manœuvres annuelles rend cette innovation nécessaire. Le bill pourvoit en outre à ce que le grade de major-général en chef puisse être accordé à des officiers coloniaux en retraite, en récompense de services éminents alors qu'ils faisaient partie de l'armée active. Ce sont là les principaux points qu'il importe de prendre en considération. A la seconde lecture du bill, j'entrerai dans plus de détails.

M. SAM. HUGHES (Victoria-nord) : Je n'ai aucunement l'intention d'aborder dès ce moment la discussion de ce bill, mais je dois tout de même féliciter l'honorable ministre de certains changements, en particulier ceux qui ont trait aux bataillons scolaires. C'est là un sujet auquel le public s'est fort intéressé depuis quelques années, et je suis heureux de voir que l'honorable ministre y a donné toute sa bonne attention. Je ne saurais cependant approuver la disposition du bill qui nous permettrait de choisir notre commandant en chef parmi nos propres officiers de milice, bien que je reconnaisse volontiers qu'il y a là de quoi prêter à un légitime orgueil. En effet, et si insuffisants que certains commandants envoyés d'Angleterre aient pu se montrer, je n'en dois pas moins affirmer qu'en somme ils ont accompli ici plus de bien que nous n'aurions pu en espérer de nos propres officiers de milice. Il n'y a rien qui puisse empêcher un officier de notre milice d'entrer dans l'armée impériale, et je suis sûr que si, par exemple, sir Percy Girouard nous était envoyé à titre de commandant en chef, il n'y aurait ici qu'une voix pour l'acclamer. Je désire voir le Canada continuer à être rattaché aussi étroitement que possible à l'empire, et j'ai l'espoir que durant longtemps encore notre officier commandant en chef sera choisi dans les rangs de l'armée anglaise. J'ai donc confiance qu'on rejettera la clause qui vise à rompre ce faible lien nous rattachant encore à l'Angleterre.

Le bill de l'honorable ministre contient une disposition fort sage. A venir jusqu'à aujourd'hui, un officier de l'armée impériale avait toujours préséance sur un officier canadien du même grade, et cela bien que ce dernier pourrait avoir plus d'années de service. En effet, l'Acte de l'armée impériale décrète qu'aucun officier des milices coloniales, et même, je crois, aucun officier des milices anglaises, ne pourra avoir préséance sur un officier de l'armée impériale de même grade. Je viens demander à l'honorable ministre non seulement de faire disparaître cette anomalie de nos lois, mais d'aller encore plus loin et d'exercer toute l'influence qu'il possède comme membre du Comité de Défense Impériale pour faire rayer cette clause vexatoire du code militaire anglais. Je ne veux pas ici entreprendre de discuter la question des situations respectives du commandant en chef de la milice canadienne et de l'officier commandant la garnison d'Halifax, mais il est certes étrange que ce dernier puisse avoir préséance, surtout, comme cela arrive souvent, quand il n'a pas pour lui l'ancienneté de service.

Je dois aussi féliciter l'honorable ministre pour la décision à laquelle il en est arrivé d'augmenter la solde de tout l'effectif, et je suis sûr qu'il aura en cela l'appui du public. Mais une question fort importante est celle qui concerne l'appel des troupes pour venir en aide aux autorités civiles. J'aurais préféré que l'honorable ministre se fût catégoriquement prononcé contre tout appel de ce genre. Voilà déjà plusieurs années que je m'oppose moi-même à ce qu'on fasse des hommes de police de nos soldats, chaque fois qu'il s'agit de réprimer des émeutes dans les villes, émeutes qui trop souvent sont l'œuvre d'échevins désireux de capter des votes. Nos jeunes gens, employés un peu partout dans les bureaux et les magasins, sont alors forcés d'agir comme homme de police dans les rues, exposés aux insultes de la populace. Bien que le parlement fédéral ait le droit d'édicter que certains magistrats puissent, en certaines occurrences, appeler la milice sous les armes, je doute beaucoup qu'on puisse décréter que Montréal ou Toronto devront payer les troupes envoyées à leur aide. Je ne vois pas ici quelle solidarité peut exister entre le parlement fédéral et les municipalités, et à moins que les autorités provinciales n'édictent elles-mêmes que la solde des troupes sera à la charge des municipalités, je n'hésite pas à déclarer que ces dernières auraient parfaitement le droit de refuser de payer un seul dollar.

J'aimerais que l'honorable ministre fît disparaître cette anomalie de nos lois. On chercherait en vain dans le code militaire anglais un seul article autorisant qui que ce soit, fut-ce même le roi d'Angleterre, à appeler la milice sous les armes pour réprimer une émeute. Nos municipalités ont tous les pouvoirs nécessaires pour agir en ces circonstances, et nous serions mal avisés

de leur en accorder de plus amples. Tout homme de police, en service dans les rues de Montréal ou de Toronto, peut forcer le premier citoyen venu, quand ce serait le maire ou un échevin, à lui prêter main-forte, et la ville assume alors la responsabilité de ce qui est fait. Cela devrait suffire au maintien de l'ordre dans les limites de toute municipalité.

Comme soldats nous devons nous opposer à ce qu'on fasse de nous des hommes de police, surtout quand nous n'avons pas les pouvoirs de ces derniers. Nous n'avons alors à agir ni comme constables ni comme soldats, à moins que les troubles ne prennent les proportions d'une formidable émeute. J'ai tout lieu de croire que le Ministre de la Milice nous donnera quelques jours pour étudier ce bill, avant de demander la seconde lecture ; et en attendant, nous lui serions reconnaissants de prendre en considération les observations que je viens de lui présenter. J'ai l'espoir qu'il annulera entièrement la clause permettant aux autorités civiles d'appeler la milice sous les armes. Pourquoi, en vérité, serions-nous forcés de faire la garde d'entrepôts et de quais, exposés aux insultes de la canaille, comme cela nous est déjà arrivé souvent. Il nous faut alors endurer passivement ces insultes, alors que les constables ont le droit de chercher à y mettre fin. Mais, comme soldats, nous ne pouvons pas arrêter un émeutier, à moins que nous n'en recevions l'ordre. J'aimerais que le ministre prenne tout cela en considération ; mais si cependant il s'oppose à tout changement, j'aurais une autre observation à lui présenter. Les électeurs du comté dont j'ai l'honneur d'être le représentant contribuent au mainten de notre milice tout comme les citoyens des villes. Cependant, comme les émeutes sont chose inconnue dans nos régions, je puis dire au ministre de la Milice ainsi qu'au premier ministre que nous sommes parfaitement fondés à trouver à redire à ces envois de troupes dans les grands centres, pour y réprimer des désordres, à moins que ces désordres ne dégénèrent en insurrections.

Sir WILFRID LAURIER : Les troupes ne sont appelées que dans ces cas-là.

M. SAM. HUGHES : Non pas. La loi manque de clarté là-dessus.

Sir WILFRID LAURIER : Au contraire, la loi est parfaitement claire.

M. SAM. HUGHES : Eh bien, je vais invoquer l'autorité même du ministre de la Milice. Il dit que le bill pourvoit à ce que la milice ne sera pas appelée sous les armes, tant que les forces permanentes suffiront à réprimer les désordres. Si je comprends bien, ce sont les forces permanentes qui doivent être appelées les premières, et si ces forces ne sont pas suffisantes alors, on aura recours à la milice. Je m'oppose à ce qu'on dépense un seul dollar pour ce service ; je m'oppose—

Sir FRED W. BORDEN : Les dépenses restent à la charge des municipalités. Les dispositions du bill ne diffèrent guère ici de celle qui s'appliquent aux volontaires.

M. SAM. HUGHES : Où ira donc l'argent ?

Sir FRED W. BORDEN : Le gouvernement paiera les hommes appelés sous les armes, et portera ces frais au compte de la municipalité qui aura appelé ces hommes.

M. SAM. HUGHES : Il n'y a aucune disposition, dans le bill, pour cela. Vous navez pas le droit, je crois, de percevoir l'argent.

Sir FRED W. BORDEN : Ceci est une tout autre affaire.

M. SAM HUGHES : Je m'oppose, dans tous les cas, à ce que la milice ordinaire soit appelée à réprimer une émeute. Et je tiens à ce qu'il soit parfaitement compris que les frais encourus pour ces fins ne devront pas être à la charge du pays tout entier. Les citoyens de la circonscription que je représente ne veulent pas entendre parler de ces dépenses, et je suis sûr que 99 pour 100 des autres circonscriptions sont dans le même cas et qu'elles s'opposent à ce que nos militaires soient envoyés ici et là pour obéir aux caprices d'un magistrat quelconque, subitement talonné par la peur d'une émeute. Dans tous les cas, c'est là un sujet sur lequel je compte bien revenir avant peu.

Je félicite le ministre, de l'à-propos de plusieurs dispositions de ce projet de loi. J'espère qu'il en retardera de quelques jours la discussion, afin de permettre aux officiers de tout le pays de l'étudier avant qu'on propose qu'il soit lu une seconde fois.

La motion est adoptée et le bill lu une première fois.

QUESTIONS.

TERRITOIRE DU YUKON—REPRESENTATION.

M. CASGRAIN (par M. Taylor) :

Le gouvernement se propose-t-il, au cours de la présente session, de modifier la loi concernant la représentation du Territoire du Yukon, 1902, en ce qui concerne, plus spécialement, la préparation de la liste électorale par les recenseurs ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non.

LETTRE DE M. JULES d'E. CLEMENT.

M. CASGRAIN—par M. Taylor :

Le gouvernement ou l'un de ses membres a-t-il eu connaissance de l'envoi, ou a-t-il autorisé ou toléré l'envoi, vers la fin de janvier ou le commencement de février 1904, d'une lettre conçue dans les termes suivants :

" Cabinet du ministre de la Marine et des Pêcheries du Canada, Ottawa,

Monsieur,—Veuillez, s'il vous plaît, répondre aux questions suivantes et me retourner ce document sous le plus court délai. Je vous demande ces informations afin d'être au courant de ce que vous êtes en état de faire.

Votre nom.....
Votre adresse .....
Votre âge.. .. ..
Par qui êtes-vous recommandé ?.....
Avez-vous passé vos examens du service civil?
Si oui, est-ce l'examen de qualification ou l'examen préliminaire ?.....
Quelle est la date de votre certificatt d'examen ?.....
Quelles sont vos connaissances spéciales. Donnez tous les détails.....
Etes-vous en bonne santé ?.... .. ..
Accepteriez-vous un emploi de facteur ? .. ..

JULES d'E. CLEMENT,
Secrétaire particulier."

2. Quel emploi dans le service civil le nommé Jules d'E. Clément occupe-t-il ?

3. Par qui ledit Jules d'E. Clément a-t-il été autorisé à envoyer la lettre en question ?

4. A combien de personnes ladite lettre ou circulaire a-t-elle été envoyée ?

5. Si, en envoyant ladite lettre ou circulaire, ledit Jules d'E. Clément a agi sans autorisation, a-t-il été démis de ses fonctions ou a-t-il été réprimandé ?

L'honorable CHARLES HYMAN : 1. Le ministre de la Marine et des Pêcheries n'a pas envoyé la lettre mentionnée, telle que rédigée dans les termes cités. Le gouvernement ni aucun ministre n'en a autorisé la distribution.

2. M. Clément est commis de première classe au ministère de la Marine et des Pêcheries et remplit les fonctions de secrétaire particulier du ministre de la Marine et des Pêcheries.

3, 4, 5. Voir la réponse numérotée 1.

MEMBRES DE LA CHAMBRE DES COMMUNES NOMMÉS LIEUTENANTS-GOUVERNEURS.

M. CASGRAIN—par M. Taylor :

Combien de députés à la Chambre des communes du Canada ont été nommés à la position de lieutenant-gouverneur d'une des provinces de la confédération, depuis le 1er août 1896 ?

Très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je demanderais à mon honorable ami de faire une motion pour obtenir un rapport sur ce que comportent cette question et les questions quatre, cinq et six.

YUKON—CONCESSION TREADGOLD.

M. CASGRAIN—par M. Taylor :

1. Les commissaires nommés pour s'enquérir des faits relatifs à la concession Treadgold, dans le territoire du Yukon, et d'autres faits s'y rattachant, ont-ils terminé leurs travaux et fait leur rapport ?

2. Dans l'affirmative, est-ce l'intention du gouvernement de déposer ledit rapport, avec toute la preuve recueillie par les commissaires, sur le bureau de la Chambre ?

M. CASGRAIN.

3. Si lesdits commissaires n'ont pas encore terminé leur ouvrage et n'ont pas remis leur dit rapport, quelles en sont la raison et la cause ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR :

1. Non.

2 et 3. Le gouvernement n'a reçu aucun document de ce genre, et le rapport de la preuve ne lui a pas été transmis. L'un des commisaires a été victime d'un accident qui a occasionné sa mort. Son collègue a communiqué cette nouvelle au secrétaire d'Etat. On étudiera cette question en temps opportun.

BAUX DR PATURAGES DANS L'ASSINIBOIA ET L'ALBERTA.

M. J. D. REID :

1. Combien le département de l'Intérieur a-t-il accordé, depuis 1896, de baux pour terres de pâturage dans l'Assiniboïa et l'Alberta, où les sections paires ont été fermées à la colonisation ?

2. Quels sont les locataires ?

3. Combien d'acres sont inclus dans chaque bail ?

4. Le département a-t-il décidé de louer des terres à pâturage actuellement ?

5. Dans la négative, le gouvernement se propose-t-il de faire connaître prochainement ses intentions au sujet de la location ou de la vente aux éleveurs de terrains pour y établir des ranches ?

6. Quand le ou les derniers baux ont-ils été accordés, et à qui ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR :

1. Douze.

2 et 3 :

Noms.	Superficie.
Spencer Bros	69,120 acres.
W. E. Wilson..	5,000 "
Brown Ranche Co....	17,000 "
A. T. Mackie..	30,325 "
C. E. Hall..	60,000 "
J. W. Taylor..	60,818 "
A. T. Mackie..	42,280 "
A. Hitchcock..	47,218 "
J. D. McGregor..	45,900 "
Burton et Starks..	6,398 "
L. A. Pope..	37,200 "
H. P. Brown..	60,381 "

4. Non.

5. Cette question est à l'étude, car elle présente beaucoup de difficultés ; on espère, cependant, pouvoir la régler bientôt.

6. Les deux derniers baux ont été accordés, l'un à M. L. A. Pope, par un décret du conseil en date du 21 avril 1902, et l'autre à M. H. P. Brown, par décret en date du 23 mars 1903.

GISEMENTS HOUILLERS APPARTENANT AU GOUVERNEMENT.

M. JABEL ROBINSON :

1. Quelle est la superficie des gisements houillers dont le gouvernement du Canada a la propriété ?

2. Où sont situés ces gisements ?

3. Sait-on s'il se trouve de ces gisements le long de la ligne projetée du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique ?

4. Dans l'affirmative, ces dépôts houillers seront-ils réservés en entier par le gouvernement dans l'intérêt de la population canadienne ? Sinon, quelle proportion réservera-t-il ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne puis donner à mon honorable ami (M. Jabel Robinson) qu'une réponse générale. J'ai fait préparer par le directeur de la commission géologique une courte note que je vais lire :

La superficie des dépôts houillers dans tout le Canada est considérable ; elle est aussi vaste, peut-être, que celle qu'on peut trouver dans aucun autre pays du monde. La plus forte partie se rencontre dans les territoires du Nord-Ouest et dans la Colombie Anglaise. Dans ces régions, il n'a pas été possible jusqu'à présent de limiter avec précision les différents districts houillers. Cela est dû à l'immense étendue de ces derniers, au petit nombre de géologues employés à ce travail, et à ce que ces contrées ne se trouvent sous la direction du gouvernement fédéral que depuis un temps relativement court.

On rencontre le charbon surtout dans les gisements crétacés et tertiaires qui partent du sud du Manitoba, se dirigent vers l'ouest jusqu'aux Montagnes Rocheuses et de là vers le nord, traversant la région qui se trouve à l'est de ces montagnes, depuis la frontière internationale jusqu'à l'océan Arctique.

On trouve aussi de longs bassins géologiques contenant des filons de houille dans les Montagnes Rocheuses elles-mêmes et dans les autres montagnes qui bordent le Pacifique.

Il existe d'importants districts houillers à l'intérieur ou sur la côte nord-ouest de l'île Vancouver, et l'on exploite sur une grande échelle, depuis plusieurs années, les mines de Comox qui se trouvent dans cette partie de l'île.

On rencontre de vastes filons dans les districts houillers du col du Nid-de-Corbeau et des monts Verts au sud-ouest de la Colombie Anglaise, et dans les environs de Blairmore et de Frank, dans l'Alberta. On commence à exploiter les mines qui se trouvent près de la ligne principale du chemin de fer Canadien du Pacifique près de Canmore et d'Anthracite. Il y a aussi de la houille dans la vallée Nicola, Colombie Anglaise.

On trouve de la houille de bonne qualité dans le territoire du Yukon et l'on a commencé l'exploitation des mines qui se trouvent au nord du Klondike. Les gisements de lignite qu'on découvre dans le bassin de la rivière Moose appartiennent à la province d'Ontario, tandis que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse possède les riches bassins houillers du Cap-Breton et des comtés de Cumberland et Pictou. Il y a peu de houille au Nouveau-Brunswick.

On a découvert de beaux filons houillers dans plusieurs de nos principales îles au nord de la terre ferme du Canada, et l'on croit que la houille y est très abondante.

On sait qu'il se trouve des gisements houillers aux environs d'Edmonton et le long de la Saskatchewan, au nord de cette rivière en amont de cette ville ; on en trouve aussi sur la côte est du Pacifique à partir de Port-Simpson, près de la ligne projetée du Grand-Tronc-Pacifique.

SCRIP DES METIS—COMMISSION.

M. LaRIVIERE :

1. Les commissaires chargés de faire la répartition des scrips des Métis ont-ils complété leurs travaux et fait leur rapport final ?

2. Dans la négative, se proposent-ils de tenir de nouvelles séances ? Quand et où ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR: 1. Les commissaires ont fait rapport de leurs travaux jusqu'à présent.

2. Il faudra remettre cette question à l'étude.

CONSIGNATION DE GRAIN DES PORTS DES LACS.

M. BENNETT :

Combien de boisseaux de grain ont été reçus à Québec, venant directement de Port-Arthur, Duluth, Fort-William, Chicago et tous autres port ou ports pendant la saison de navigation de 1903 ?

Le MINISTRE DES DOUANES (l'honorable Wm Paterson) : Par navires, 548,486 boisseaux ; par chemin de fer, 313,199 boisseaux.

M. BENNETT :

Combien de boisseaux de grain ont été expédiés de Port-Arthur et Fort-William respectivement à Buffalo, E.-U., pendant la saison de navigation de 1903 ?

Le MINISTRE DES DOUANES : De Port-Arthur, 2,376,099 boisseaux ; de Fort-Williams, 5,527,162 boisseaux.

M. BENNETT :

Combien de boisseaux de grain ont été reçus à Montréal pendant la saison de navigation de 1903, venant directement du port d'expédition sans rompre charge ?

L'honorable WM PATERSON (ministre des Douanes) : Le nombre de boisseaux de grain reçus à Montréal pendant la saison de navigation de 1903 expédiés directement du port d'expédition sans rompre charge avant l'arrivée à Montréal, est de 1,022,358.

M. BENNETT :

Combien de boisseaux de grain ont été reçus à Midland, Depot-Harbour, Collingwood, Meaford, Owen-Sound, Goderich et Kingston, respectivement, pendant la saison de navigation de 1903 ?

L'honorable WM PATERSON (ministre des Douanes) : Le nombre de boisseaux de grain reçus à Midland, Depot-Harbour, Collingwood, Meaford, Owen-Sound, Goderich et Kingston respectivement, pendant la saison de navigation 1903 est comme suit :

Midland	13,545,958
Depot-Harbour	14,765,466
Collingwood	1,605,000
Meaford	4,004,716
Ower-Sound	3,248,089
Goderich	3,289,195
Kingston	7,791,654

MALLE CANADIENNE POUR L'ANGLETERRE.

M. SMITH demande :

Pendant l'année civile expirée le 31 décembre dernier,—

1. Quel poids de matières postales du Canada a été transporté des ports de ce pays en Grande-Bretagne par des steamers de la malle subventionnés à cet effet ?

2. Quel poids (s'il en est), a été transporté des dits ports par d'autres steamers non subventionnés ?

3. Quel poids a été transporté par voie des ports des Etats-Unis ?

4. Quel montant a été payé pour le transport des malles par voie des ports des Etats-Unis ?

5. Quel montant (s'il en est), a été payé pour le transport des malles par voie des ports du Canada au moyen de steamers autres que ceux subventionnés à cet effet ?

Sir WILLIAM MULOCK (Directeur général des Postes) :

1. 147,169 livres.

2. Aucun.

3. 564,023 livres.

4. Somme payée aux Etats-Unis pour le transport sur l'océan des malles canadiennes pour l'Angleterre pendant l'année finissant le 31 décembre 1903, $24,892.97.

5. Vu que rien n'a été transporté, ainsi qu'il est dit dans la réponse à la question n° 2, nous n'avons rien payé.

M. P. V. SAVARD.

M. CASGRAIN—par M. Taylor :

1. M. P. V. Savard, avocat, autrefois député, maintenant de la ville de Montmagny, a-t-il été employé par le gouvernement de la puissance dans le cours de l'année 1903 ?

2. Dans l'affimative, quel emploi a-t-il occupé ?

3. S'il a reçu un salaire, quel était-il et combien a-t-il reçu ?

4. A-t-il produit un compte pour frais de voyage ou autres dépenses se rattachant à son emploi ?

5. Dans l'affirmative, quel montant réclame-t il et quel montant a-t-il reçu ?

L'honorable CHS HYMAN :

1. Oui.

2. Il a été employé à faire une enquête dans l'acquisition de la seignerie de Mingan par le gouvernement de Québec, et quels titres de propriété sur cette île possèdait la province de Québec avant son transfert à la Compagnie du Labrador.

3. $5 par jour pour chaque jour de travail tant que sa mission a duré. Il a reçu $810.

4. Oui.

5. $757.10.

INSPECTEUR DES CHAUDIERES DU STEAMER "ABERDEEN."

M. CASGRAIN—par M. Taylor :

1. Les chaudièress du steamer "Aberdeen," la propriété du gouvernement, ont-elles été dûment examinées et inspectées cette année ?

2. Est-il vrai que ces chaudières n'ont pas été trouvées en bon état ?

3. Si tel est le cas, est-ce l'intention du gouvernement de substituer à ces chaudières des chaudières nouvelles ?

L'honorable CHS HYMAN :

1. Oui.

2. Rapport a été fait que les chaudières étaient en assez bon état pour faire l'année sans danger.

3. L'inspecteur des steamers du gouvernement recommande de poser des chaudières neuves l'année prochaine.

EXPLORATIONS DU CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE A L'OUEST DE WINNIPEG.

M. W. J. ROCHE :

1. Le tracé du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique à l'ouest de Winnipeg, dans la province du Manitoba, a-t-il été définitivement fixé ?

2. Dans l'affirmative, quel est ce tracé ?

3. Le gouvernement peut-il dire s'il sera au nord ou au sud du chemin de fer Canadien du Nord ?

L'honorable H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) : Les explorations à l'ouest de Winnipeg sont faites sous la direction de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Les tracés qui ont été proposés n'ont pas encore été approuvés par le gouvernement, et tant que cette approbation n'aura pas été donnée, il est impossible de dire exactement où passera le chemin.

MAIN-D'ŒUVRE CHINOISE EN AFRIQUE-SUD.

M. MONK—par M. Taylor :

1. A-t-on prié le gouvernement canadien de prendre part à certaines protestations ou représentations adressées au gouvernement impérial contre l'emploi d'ouvriers chinois dans l'Afrique-sud britannique ?

2. Dans l'affirmative, quelle a été la réponse du gouvernement canadien ?

Très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : M. Seldon, le premier ministre de la Nouvelle-Zélande, nous a demandé de prendre part à certaines représentations ou protestations adressées au gouvernement impérial contre l'emploi d'ouvriers chinois dans l'Afrique-sud britannique. La réponse du gouvernement a été, qu'à notre avis, il ne serait pas sage de s'immiscer en pareille matière.

PRETS AU GOUVERNEMENT.

M. KEMP :

1. Quelle est la totalité des sommes avancées au gouvernement, sous forme de prêts, ou d'excédents de crédit par les banques canadiennes ?

2. Pour quelle période de temps ces sommes ont-elles été empruntées ?

3. Quels sont les taux exigés sur ces sommes ?

L'honorable W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Le gouvernement ne doit rien aux banques canadiennes pour emprunts

ou excédents de crédit. Nos emprunts temporaires ont pris la forme de deux émissions de bons du trésor, placés à Londres. L'un de ces emprunts, pour £500,000 a été placé le 1er octobre 1903, à une époque où le marché monétaire se trouvait dans un état de malaise exceptionnel. Il s'agissait d'un emprunt à six mois, le taux d'intérêt étant de 4½ pour cent. La seconde émission de £800,000, a été placée le 1er janvier 1904, à quatre mois ; le taux d'intérêt étant de 3⅝ pour cent. Ces emprunts ont été effectués par l'entremise des agents financiers du gouvernement à Londres, la banque de Montréal.

TRACE DE LA ROUTE DU CANAL DE LA VALLEE DE TRENT.

M. H. A. WARD—par M. Blain :

De quelle nature sont les instructions données à M. R. B. Rogers, ingénieur, et qui ont motivé son rapport du 31 janvier 1903, relativement à la route projetée du canal de la Vallée de la Trent, entre Rice Lake et Port Hope ?

2. D'où émanent ces instructions ?

3. Quelles instructions a-t-on données à M. McLeod, ingénieur, relativement à son rapport sur le débouché sud du canal de la Vallée de la Trent ?

4. Quel est l'auteur de ces instructions ?

L'honorable M. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) :

1. M. Rogers a reçu instruction de faire un tracé de la route de Rice Lake à Port-Hope, en faisant des observations barométriques pour la mesure de l'altitude des lieux, et surtout d'étudier la question de l'approvisionnement d'eau nécessaire à l'exploitation de cette section du canal.

2. Ces instructions émanent de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux.

3. M. McLeod a reçu instructions de faire l'examen des deux routes et de consigner dans un rapport ses vues sur la meilleure route à suivre, ainsi que sur l'estimation du coût respectif des deux routes : celles de Port-Hope et celle de Trenton.

4. C'est l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer e tCanaux qui a donné les instructions en question.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER.

M. TAYLOR :

1. Quels sont les noms des membres de la commission des chemins de fer ?

2. Quelles charges ces messieurs exerçaient-ils, à l'époque de leur nomination ?

3. Quels émoluments touchaient-ils respectivement, avant leur nomination ?

4. Quel sera le chiffre de leur traitement à titre de commissaires des chemins de fer ?

5. Quelques-uns d'entre eux sont-ils intéressés, financièrement, dans quelque chemin de fer, au Canada, à titre de détenteurs d'actions, d'obligations ou d'autres valeurs de chemins de fer ?

L'honorable H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) :

1. Les membres de la commission des chemins de fer sont : l'honorable A. G. Blair, l'honorable N. E. Bernier, le professeur James Mills.

2. Quant aux charges exercées par ces messieurs à l'époque de leur nomination : M. Blair n'exerçait aucune charge de l'Etat, depuis sa démission, comme ministre des Chemins de fer et Canaux, le 12 juillet 1903. M. Bernier, quelques jours avant sa nomination, avait remis le portefeuille de ministre du Revenu de l'intérieur. Le professeur Mills, était président du Collège agricole d'Ontario et de la station agronomique, à Guelph, Ontario.

3. Quant aux émoluments touchés par chaque membre de la commission, immédiatement avant sa nomination, nous n'avons à donner à cet égard, aucun renseignement qui ne soit à la portée du public en général.

4. Les traitements que touchent les commissaires sont ceux fixés par la loi.

5. Les commissaires nous informent qu'ils ne sont ni directement ni indirectement intéressés dans aucun chemin de fer au Canada, à titre de détenteurs d'actions, d'obligations ou autres valeurs de chemins de fer.

R. B. NORTON et CIE.

M. LEFURGEY—par M. Taylor :

1. Dans le rapport de l'auditeur général (pour 1901-2), volume 2, partie 2, folio W-124, sous la rubrique : Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, figure l'item suivant : R. B. Norton et Cie, $100.

2. Quel est le fonctionnaire du gouvernement qui a donné cette commande ?

3. A qui les marchandises ont-elles été délivrées et qui en a reçu le paiement ?

L'honorable H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) :

1. Cette somme de $100 se décompose comme suit : $90 pour deux vérins à vis, de quinze tonnes, achetés de A. O. Norton, de Coaticook, P.Q., et $10 pour verrerie achetée de R. B. Norton et Cie, de Charlottetown, I.P.-E.

2. Ces articles furent commandés par M. G. A. Sharp, surintendant, et M. Hodgson, le garde-magasin du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.

3. Les articles ont été livrés à M. Sharp et à M. Hodgson et payés à A. O. Norton, de Coaticook, P.Q., et à la maison R. B. Norton et Compagnie, de Charlottetown, I. P.-E., respectivement.

DRAPEAU SUR LES EDIFICES DU PARLEMENT.

M. HENRI BOURASSA (Labelle) : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je voudrais, M. l'Orateur, obtenir une explication du gouvernement touchant un incident auquel certains journaux ont attaché de l'importance. Le jour de l'ouverture du parlement et aujourd'hui, fête de Saint-Patrice, j'ai remarqué que le drapeau canadien qu'on

arborait autrefois sur la tour a été remplacé par le Union Jack. J'aimerais savoir pourquoi on mettrait de côté le vieux drapeau dont on s'est toujours servi au Canada depuis l'établissement de la Confédération.

Très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je regrette d'apprendre à mon honorable ami que je ne puis satisfaire aujourd'hui son importune curiosité. J'irai aux informations afin de pouvoir le renseigner un autre jour.

M. BOURASSA : La Ligue de l'Empire britannique y est peut-être pour quelque britannique y est peut-être pour quelque

L'honorable JAMES SUTHERLAND (ministre des Travaux publics) : J'apprendrai à l'honorable député (M. Bourassa) que le drapeau qui a flotté jusqu'ici sur les édifices du parlement était le pavillon de la marine marchande du Canada. Ce n'était aucunement notre drapeau national qui, pour cet emploi, devrait être le pavillon du Royaume-Uni. Dans des circonstances antérieures plusieurs personnes se sont plaintes au ministère parce que le drapeau arboré sur les édifices du parlement n'était pas celui que nous étions autorisés à hisser. Lors de l'achat d'un nouveau drapeau, conformément à l'usage du Canada et de toutes les parties de l'empire dans l'univers entier, nous avons fait l'acquisition du drapeau autorisé.

M. BOURASSA : Je sais que le pavillon rouge est celui de la marine marchande, mais je sais également qu'il a toujours été déployé au Canada——

L'honorable M. SUTHERLAND : Pas du tout.

M. BOURASSA :—comme le drapeau de la colonie, portant sur le volant l'écusson de la Confédération.

DIRECTEUR DE LA POSTE A WILTON, ONT.

M. WILSON : Je demande la production d'une :

copie de toute correspondance, pétitions et autres documents en la possession du gouvernement, ainsi que du rapport de l'inspecteur des postes, au sujet des accusations portées contre L. L. Gallagher, directeur de la poste à Wilton, comté de Lennox, Ontario, et de la destitution de ce dernier.

L'honorable sir WM MULOCK (Directeur général des Postes): Rien ne s'oppose à ce que la motion soit adoptée, mais je demanderai à l'honorable député (M. Wilson) de biffer les mots "ainsi que du rapport de l'inspecteur des postes". Ces rapports ont toujours été considés comme confidentiels. Je ne connais rien dans ce rapport en particulier qui soit d'un caractère confidentiel ; cependant, pour ne pas créer de précédent, je crois bon de me conformer à l'ancienne coutume qui a toujours prévalu de notre temps comme du temps de nos prédécesseurs.

M. BOURASSA.

M. WILSON : Je comprends qu'il n'est pas d'usage de divulguer le contenu de ces rapports ; aussi, si la Chambre le permet, je bifferai les mots "ainsi que du rapport de l'inspecteur des Postes."

La motion, telle qu'amendée, est adoptée.

TERRITOIRE DU YUKON—CONCESSION TREADGOLD.

M. CASGRAIN—par M. Taylor :

Copie de la commission nommant M. le juge Britton et autres personnes commissaires pour faire une enquête sur la concession Treadgold et autres commissions dans le Territoire du Yukon, et de tous témoignages, pièces, papiers et documents produits au cours de l'enquête faite par lesdits commissaires, et de tous rapport ou rapports faits par lesdits commissaires.

L'honorable CLIFFORD SIFTON (ministre de l'Intérieur) : Je ne m'oppose pas à l'adoption de cette motion ; mais, je le répète, le rapport n'est pas encore préparé. Nous déposerons tous les documents en notre possession, et quand le rapport sera reçu nous compléterons le dossier.

VENTILATION DES VOITURES DE CHEMINS DE FER.

M. E. D. SMITH (Wentworth) demande :

Copie de toute correspondance et arrangements, jusqu'à ce jour entre le gouvernement du Canada et toutes compagnies quelconques de chemins de fer au sujet de la ventilation des wagons.

L'honorable H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) : Je ne trouve dans les archives du ministère aucune correspondance au sujet de la ventilation des wagons. Ils serait donc inutile d'adopter cette motion.

La motion est retirée.

M. P. V. SAVARD.

M. T. CHASE CASGRAIN (par M. Taylor) :

Copie de tous décrets du conseil, arrêtés ministériels ou autres documents nommant M. P. V. Savard, avocat, ancien député à la Chambre des communes, à un emploi de l'Etat, dans le cours des années 1902, 1903 ou 1904, de toute correspondance relative à telle nomination ; et de tous comptes détaillés, mémoires, etc., pour appointements et honoraires, ainsi que pour frais de voyage et toutes autres dépenses, produits par le dit P. V. Savard ; enfin, des états indiquant les sommes réclamées par ledit P. V. Savard pour appointements et dépenses, et celles qui lui ont été payées.

L'honorable CHARLES HYMAN (London) : M. Savard n'a pas été nommé par décret du conseil, mais par une décision du ministre, en date du 14 mai 1903 ; et son dernier rapport est daté du 23 octobre 1903. Nous ne nous opposons pas à la motion.

La motion est adoptée.

INONDATIONS DANS LES COMTES DE SAINT-JEAN, IBERVILLE ET MISSISQUOI.

M. L. P. DEMERS :

Copie de toute correspondance, pétitions, réclamations et autres documents en la possession du gouvernement, relatifs aux dommages soufferts par les cultivateurs des comtés de Saint-Jean, Iberville et Missisquoi par les inondations de la rivière Richelieu,

M. l'Orateur, en proposant cette motion, je désire faire quelques observations. Cette question intéresse les électeurs des trois comtés de Saint-Jean, Iberville et Missisquoi. Comme on le sait, la rivière Richelieu, jusqu'à Saint-Jean, a des rives peu élevées. Chaque année nous avons des inondations qui couvrent les terres riveraines sur une grande étendue. Ces inondations ne se limitent pas aux seules terres de Saint-Jean et Iberville, mais s'étendent jusque dans le comté de Missisquoi et il est certain que 25,000 acres de terre, au moins, sont inondés chaque année.

Ces terres comptent parmi les plus fertiles de la province de Québec, et ces inondations s'y prolongent tellement qu'elles ne peuvent plus être cultivées. Dans la paroisse de Saint-George d'Henryville, par exemple, un rang tout entier a dû être abandonné.

La raison du séjour prolongé des eaux sur ces 25,000 acres de terre est due, d'abord, au gouvernement qui, en faisant construire le canal de Chambly à Saint-Jean, a pris l'ancien lit de la rivière Richelieu vis-à-vis l'île Sainte-Thérèse. La rivière à cet endroit avait 30 pieds de profondeur, tandis que sur le côté est de l'île c'est un rapide. Ce choix avait été fait par le gouvernement afin d'éviter les frais de construction du canal sur une longueur de trois milles. Le résultat a été que les eaux s'écoulant moins rapidement séjournent trop longtemps sur les terrains pour en permettre la culture.

Les inondations d'autrefois, loin d'empêcher la culture, la favorisaient en augmentant la fertilité du sol.

Je dois dire que le gouvernement, depuis que j'ai l'honneur de représenter le comté de Saint-Jean et Iberville, a fait faire des études et des relevés de la situation des lieux. Des rapports ont été faits mais, malheureusement, les améliorations qui ont été recommandées n'ont pas été accomplies, et les cultivateurs demandent, avec raison, que l'on remédie au mal, ou bien qu'on les indemnise.

La motion est adoptée.

CHEMIN DE FER NATIONAL TRANSCONTINENTAL.

M. BARKER (par M. Taylor) :

Copie de tous rapports préliminaires et autres, plans, cartes, comptes, états, papiers, documents et correspondance entre les mains du gouvernement concernant les explorations pour les divisions de l'ouest et de l'est, respectivement, du chemin de fer transcontinental projeté.

L'honorable H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) : Nous n'avons au département aucuns documents de cette nature.

La motion est retirée.

M. BARKER—par M. Taylor :

1. Le nombre et les noms des personnes employées par le gouvernement, ou autrement, pour les explorations relatives à la division de l'est du chemin de fer transcontinental projeté;
2. La date à laquelle chacune de ces personnes a été employée, son salaire, la nature et la durée de son emploi, et la partie des explorations dans laquelle elle a été employée;
3. Si cette personne a été ainsi employée par le gouvernement ou par quelque autre personne ;
4. La nationalité de chacune de ces personnes et son domicile avant son emploi.

L'honorable H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) : Le gouvernement n'a personne à son emploi sur la division de l'est du chemin de fer projeté dit Grand-Tronc-Pacifique et, en conséquence, les autres renseignements demandés ne sont pas en la possession du département.

La motion est retirée.

PIECES DONT LE DEPOT EST ORDONNE SANS DISCUSSION.

Etat donnant les noms et le nombre de tous les agents d'immigration salariés employés par le gouvernement fédéral depuis le 30 juin 1902 jusqu'au 1er janvier 1904 dans la Grande-Bretagne et l'Irlande, les Etats-Unis d'Amérique et l'Europe, le traitement payé à chacun, le montant alloué à chacun pour ses dépenses, ainsi que le nombre d'immigrants expédiés en Canada par chacun desdits agents.—M. Wilson.

Etat donnant les noms et le nombre de tous les agents d'immigration employés à commission par le gouvernement fédéral dans la Grande-Bretagne et l'Irlande, les Etats-Unis et en Europe, spécifiant chaque pays, et indiquant le chiffre de la commission payée pour chaque immigrant à chaque agent, le nombre d'immigrants expédiés au Canada par chaque agent, le montant d'argent payé à chaque agent à titre de commission, et le montant alloué à chaque agent pour ses dépenses, depuis le 30 juin 1902 jusqu'au 1er janvier 1904.—M. Wilson.

Etat donnant les noms et le nombre de fonctionnaires employés par le gouvernement du Canada en rapport avec l'immigration, le salaire de chacun, le montant d'argent dépensé en Canada pour des fins d'immigation, le chiffre total des dépenses se rapportant à l'immigration pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1903, les frais d'annonces, ainsi que le montant des dépenses pour édifices, et en quelles localités.—M. Wilson.

Copie de toutes pétitions, mémoires et correspondance, concernant la répartition du scrip des métis dans le Manitoba et les Territoires jusqu'à date. Aussi, copie de tous rapports et décrets du conseil à cet effet.—M. LaRivière.

Copie de toute correspondance concernant la coupe du bois sur l'île Hope, dans la Baie Georgienne, par toutes personne ou personnes quelconques pendant les années 1903 et 1904.—M. Bennett.

Copie de toute correspondance, jusqu'à ce jour, échangée entre le département de l'Agriculture et les compagnies de steamers au sujet de la ventilation artificielle de la cale des navires.—M. E. D. Smith.

Copie de toutes conventions intervenues depuis le 1er janvier 1903 entre le gouvernement du Canada et toutes compagnies quelconques de steamers transatlantiques qui reçoivent un bonus ou une subvention dudit gouvernement.—M. E. D. Smith.

Etat indiquant le montant dépensé par le gouvernement du Canada pour améliorer la navigation de la rivière Saskatchewan, dans les Territoires du Nord-Ouest.—M. McCreary.

Etat indiquant le nombre de concessions forestières accordées dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest entre les années 1878 et 1896, inclusivement, le nombre de milles compris dans ces concessions et le montant d'argent reçu par le gouvernement pour chaque mille, reçu pour lesdites concessions. Aussi, un état indiquant le nombre de concessions similaires accordées depuis l'arrivée au pouvoir du gouvernement actuel, et le montant, par mille, reçu pour lesdites concessions.—M. McCreary.

Copie du rapport de M. McLeod, ingénieur, sur la continuation du canal de la Vallée de la Trent entre le lac Rice et le lac Ontario.—M. Blain.

Copie de toute correspondance concernant la vente ou la location de la propriété dite " The Garrison Common " à la cité de Toronto ou à quelques particuliers, et l'acquisition du terrain qui doit servir aux corps militaires permanents ; aussi, copie de tous décrets du conseil disposant de la propriété en premier lieu mentionnée et faisant l'acquisition du terrain devant servir à des fins militaires.—M. Clarke.

Copie de toute correspondance depuis le 1er mars 1903, y compris les rapports, lettres et télégrammes, etc., échangés entre le gouvernement du Canada ou quelqu'un de ses agents ou ingénieurs ou autrs personnes touchant les dommages causés par les eaux du lac Ontario à l'île située en face de Toronto ; aussi, copie de tous ordres ou instructions émises au sujet des travaux nécessaires ou à faire pour protéger la dite île et le port de Toronto.—M. Osler.

Copie de toutes les données thermographiques prises à bord des steamers transatlantiques depuis janvier 1903, et indiquant,—

1. Le nom du steamer ;
2. La date de la mise en place du thermographe ;
3. La date à laquelle le steamer a quitté le port ;
4. Si le compartiment était (a) à air froid ; (b) à air frais ; (c) ou rafraîchi au moyen de ventilateurs mécaniques ; (d) ou par simple ventilation ordinaire, ou si les données ont été prises sur le pont ou autre endroit à l'abri des rayons du soleil ;
5. En quel endroit du compartiment était placé le thermographe.—M. E. D. Smith.

Sir WILFRID LAURIER : Je propose que la séance soit levée.

M. R. L. BORDEN : L'honorable premier ministre a-t-il déposé sur le bureau de la Chambre la correspondance échangée entre le gouvernement et la Compagnie de chemin de fer du Grand Tronc ou les personnes mentionnées dans le contrat?

Sir WILFRID LAURIER : Sans en prendre l'engagement formel, je crois pouvoir produire cette correspondance lundi.

La motion est adoptée et la séance est levée à 4 heures 40 du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, le 18 mars 1904.

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

GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

Très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je propose :

Qu'il est expédient de ratifier le contrat entre Sa Majesté le Roi et la Compagnie dite " Grand Trunk Pacific Railway Company ", en date du 8 mars 1904, transmis par Son Excellence le Gouverneur général à cette Chambre par son message du 11, et qui modifie sous quelques rapports les dispositions du contrat entre Sa Majesté et sir Charles Rivers Wilson et autres, représentant ladite compagnie, dont copie constitue l'annexe de l'acte 3 Edouard VII, chapitre 71,—et d'autoriser le gouvernement à faire tout ce qui est nécessaire pour donner plein effet au contrat en premier lieu mentionné.

La motion est adoptée.

EXPLICATION DE NATURE PERSONNELLE—LE DEPUTE DE DIGBY.

M. A. J. S. COPP (Digby) : M. l'Orateur, avant que nous passions à l'ordre du jour, je veux donner une explication sur un fait personnel. Il y a quelque temps, certains journaux du Dominion ont publié des racontars qui jettent du louche sur ma conduite comme membre du parlement. Mes électeurs connaissaient si parfaitement tous les détails et les circonstances de la question dont parlaient ces gazettes, que je n'ai pas cru nécessaire d'en saisir la Chambre. J'étais bien décidé de m'en tenir à cette attitude, si la question n'avait pas été remise sur le tapis, ici-même, par deux honorables députés, au cours d'un débat. Le 15 mars dernier, lors de la discussion sur l'adresse en réponse au discours du trône l'honorable député de Simcoe-est a fait la déclaration suivante devant cette assemblée.

Prenons le cas de l'honorable député de Digby (M. Copp) tel que relaté par la presse du pays. Le gouvernement a-t-il désavoué ce partisan? J'ai lu l'exposé de ces faits dans les journaux ; j'ai lu aussi les procès-verbaux du conseil de ville de Digby. Le gouvernement devait construire un bassin dans le port de cette ville. L'honorable député de Digby se rendit au conseil municipal de la ville de ce nom, et conclut un marché public par lequel il s'engageait à employer toute l'influence que lui donnait sa position de député, pour obtenir une forte subvention destinée à la construction d'un bassin dans le port de Digby. Si je me rappelle bien les faits il reçut un acompte de $500 et il devait recevoir en

outre $2,000 lorsque cet ouvrage serait terminé. Le gouvernement doit nécessairement tenir compte de tous ces faits. On a certainement appelé sur le cas que je viens de citer l'attention du ministre des Finances qui vient de cette province ; il ne peut donc ignorer ce qui s'est passé. En disant que le niveau de la morale publique est descendu à un degré qu'il n'a jamais atteint, je reste encore dans des limites fort modérées.

Le 16 mars, au cours du même débat, l'honorable député de Lincoln répéta l'accusation portée contre moi par l'honorable représentant de Simcoe-est ; il lut un extrait du "Weekly Courier," numéro du 8 janvier 1904. Ce journal est publié dans la ville de Digby, N.-E. L'honorable député de Lincoln prétendit que l'extrait en question était le compte rendu d'une séance du conseil de ville de Digby. Il lut aussi le texte d'une convention conclue entre ce conseil et moi et portant la date du 29 novembre 1902.

Je désire rétablir les faits se rapportant à cette transaction, et j'espère convaincre la Chambre que ni l'un ni l'autre de ces deux députés n'avait la moindre raison de donner aux faits et aux documents qu'ils ont placés devant la Chambre le sens, l'interprétation qu'ils ont essayé de leur donner.

Bien avant la date de ce marché dont on a parlé, les citoyens de Digby demandaient instamment des quais et un bassin plus considérables, afin d'accommoder les industries qui se sont établies aux environs de cette ville et de favoriser les intérêts matériels de cette dernière. Comme j'avais insisté auprès du gouvernement pour l'engager à dépenser beaucoup d'argent dans l'exécution de travaux publics à Digby même, au cours des années antérieures à ce contrat, je ne pouvais demander aux ministres de faire d'autres dépenses considérables dans cette ville même. Je crois donc qu'il valait mieux m'assurer l'appui des particuliers et des compagnies intéressés dans cette affaire. La Sissiboo Pulp Milling Company, à cette époque, exploitait son industrie, sur une grande échelle à Weymouth, qui se trouve à 18 milles de Digby, sur le trajet du chemin de fer Dominion Atlantic ; cette compagnie se plaignait sérieusement des embarras qu'elle éprouvait dans l'expédition de ses produits. Elle demandait donc et désirait ardemment qu'on augmentât les avantages qu'offrait Digby au commerce d'expédition. La question fut discutée sous tous ses aspects par les citoyens, les représentants de la compagnie dont je viens de parler, et par d'autres expéditeurs, et la conclusion générale fut qu'il valait mieux construire une autre lisière de quais le long du quai du gouvernement, côte nord, avec un "L" s'étendant vers le nord depuis l'extrémité du quai en question, et de faire creuser le bassin formé par cet ouvrage. Cela eut permis de poser une autre voie ferrée et d'augmenter ainsi les facilités du chargement. Mais, pour les citoyens de Digby, la question était aussi de savoir quel montant la ville devait contribuer pour l'exécution des travaux projetés. Le maire convoqua donc une réunion publique des contribuables à laquelle on discuta la question, et c'est alors que la résolution qu'on trouve dans le contrat, fut adoptée unanimement. Le projet, tel que mentionné dans cette convention, fut soumis dans tous ces détails à cette assemblée publique ; au nombre des personnes présentes à cette réunion, outre un grand nombre de mes adversaires politiques, se trouvait le candidat qui m'avait fait la lutte aux deux élections précédentes. Pas une voix ne protesta contre la proposition d'insérer dans ce contrat le projet en question ; cette assemblée fut nombreuse et enthousiaste. J'y assistais ; je pris part à la discussion et donnai mon avis quant au meilleur moyen qu'on devait prendre pour réussir. On proposa nombre de projets, et l'on convint que la ville devait contribuer à l'exécution de cette entreprise et, de plus, qu'il fallait s'assurer du concours des compagnies et des expéditeurs. On m'avait affirmé, avant la convocation de cette assemblée, qu'il y aurait beaucoup plus de mouvement commercial au quai agrandi, s'il y avait plus d'espace offert au commerce. Avant cette réunion j'avais adressé au conseil de ville la lettre suivante :

Digby, 12 novembre 1902.

Aux membres du conseil de ville de Digby.

Messieurs,—Je crois que vous êtes sur le point de convoquer en assemblée publique les contribuables de notre ville, afin de discuter la question d'avoir des quais suffisants et de creuser le port de Digby de manière à permettre aux steamers d'y arriver et d'y prendre des cargaisons pour les pays situés de l'autre côté de l'Atlantique. A ce propos, j'ai à vous communiquer la proposition suivante que je vous prierai de soumettre à cette assemblée :

J'essaierai de vous procurer les quais nécessaires et de faire arriver jusqu'à Digby les navires transatlantiques, si le conseil de ville veut conclure une convention par laquelle il s'obligera à payer $500 lors de la signature de ce contrat, $4,500, lorsque les quais mentionnés seront construits, et $10,000, quand le premier steamer sera remorqué jusqu'au quai de Digby pour y prendre des cargaisons pour les pays d'Europe.

Je demeure bien sincèrement,
Votre dévoué serviteur,
(Signé) A. J. S. COPP.

En faisant cette proposition, j'avais l'intention d'engager des capitalistes à entreprendre ces travaux, si mon offre était acceptée. Je voulais transporter ce contrat à toute personne ou compagnie qui aurait mené cette entreprise à bonne fin. C'était là ma conviction que j'ai exprimée, du reste, à l'assemblée en question, en disant que si l'on confiait ces travaux à une compagnie, la ville en retirerait plus d'avantages que s'ils étaient exécutés par l'Etat sous la direction de ses agents. Je ne désirais aucunement entreprendre moi-même cet ouvrage, et j'ai, à l'asemblée dont j'ai parlé, mentionné les noms de plusieurs personnes

que je croyais plus compétentes que je ne l'étais, dans ces ouvrages ; j'ai surtout recommandé M. George Robertson, de Saint-Jean ; mais l'assemblée recommanda de me confier cette entreprise. Le marché fut donc conclu, après cette réunion, entre le conseil de ville de Digby et moi, et c'est le document qu'a lu l'honorable député de Lincoln.

En conséquence de ce contrat, je travaillai énergiquement, je fis de grands sacrifices de temps et d'argent, pour lancer l'entreprise sur le marché. Je fis deux voyages à Montréal dans ce but ; j'obtins des garanties relativement aux prix de transport et je dressai une estimation des bénéfices que réaliserait la compagnie qui construirait et exploiterait ces travaux. Je soumis l'affaire, entre autres, à M. Wilson Smith, de Montréal, président de la Compagnie de pulpe de Sissiboo et j'en reçus force encouragements. La proposition que je lui soumis, à lui et à ceux avec lesquels j'eus des pourparlers à ce sujet, c'est que la ville de Digby verserait à la compagnie qui construirait les travaux les $4,500 en caisse, mentionnés dans le traité conclu avec moi et que j'obtiendrais le paiement de cette somme par la ville à la compagnie ou à quiconque compléterait les travaux. Les $500 que j'ai touchés étaient affectés aux dépenses que je pourrais effectuer et aux déboursés que je ferais au cours des négociations, et il fut entendu que je ne recevrais aucune autre compensation pour mes services. Je n'ai pas tenu de compte exact de la dépense de ces $500, mais j'ai la certitude que mes frais et déboursés relativement à cette affaire sont bien supérieurs à cette somme.

Bien entendu, je ne devais rien toucher de ce reliquat de $4,500, que la ville verserait, à titre de contribution pour la construction des travaux. Je n'ai jamais songé à demander l'aide de l'Etat pour l'exécution de l'entreprise. Tous mes efforts se sont uniquement bornés à engager des particuliers ou des sociétés à verser leurs capitaux dans l'entreprise, ainsi qu'il en avait été convenu au cours des négociations. Dans l'article consacré à l'assemblée du 8 janvier, dans le " Weekly-Courier " article dont le député de Lincoln a cité un extrait, se trouvent les remarques que voici :

> Le maire suppléant déclare qu'avant d'en venir aux avis sur la résolution, il désire faire quelques observations. Lorsque les contribuables ont voté en faveur de la dépense de ces deniers, dit-il, on supposait qu'ils étaient sincères ; il paraît, aujourd'hui, que quelques-uns d'entre eux ne l'étaient pas. Ils ont apparemment voulu imprimer une flétrissure à leur propre conduite en cherchant à capter la confiance populaire, et ils obéissent à un tout autre mobile que le bien-être de la ville et du pays avoisinant. Il est préférable que le contrat soit annulé plutôt que de le voir représenté sous un jour défavorable et mal interprété par le public, et cela pour servir les rancunes de quelques politiciens sans valeur.

M. COPP.

J'ai tenu à présenter à la Chambre ce simple exposé des faits, non seulement pour me disculper moi-même, mais afin de réfuter l'accusation que les remarques du député de Simcoe-est tendaient à faire peser sur mes commettants, sur le conseil de ville et les citoyens de Digby, qui ont unanimement approuvé cette transaction. Le conseil de ville se composait de trois conservateurs et de trois libéraux et il était présidé par un maire libéral. L'assemblée en question, tenue par les citoyens de Digby, je le répète, les libéraux et les conservateurs se trouvaient à peu près également représentés. Toute cette affaire a été soumise aux deux groupes et si elle est susceptible de l'interprétation qu'en ont donné les députés de Simcoe-est et de Lincoln, l'odieux en retomberait sur les citoyens tout comme sur moi. Personne, du reste, n'a songé à donner pareille interprétation à cette affaire, et d'ailleurs, les faits et les circonstances ne comportent nullement cette interprétation, ce que je suis en mesure de prouver de la façon accoutumée devant le comité des privilèges et élections, si quelque député s'avise de révoquer en doute ma déclaration.

SUBVENTIONS AUX PROVINCES.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire appeler l'attention du cabinet sur un compte rendu officiel, je crois, des délibérations de la législature du Nouveau-Brunswick du 15 mars, et d'après lequel l'honorable M. Pugsley, le procureur général du Nouveau-Brunswick, aurait fait la déclaration qui suit :

> Les résolutions de la conférence de Québec ont exprimé l'avis que le gouvernement fédéral devrait se charger des frais de l'administration du droit criminel, et notre gouvernement, avant d'en venir à une décision, a attendu que le gouvernement fédéral eût étudié les questions mentionnées dans cette conférence. Je suis heureux de pouvoir affirmer que j'ai rapporté d'Ottawa un message du chef du cabinet fédéral au leader du gouvernement provincial, message qui nous donne l'assurance la plus forte possible que les résolutions de la conférence de Québec au sujet des subventions supplémentaires aux provinces seront mises à exécution.

Je tiens a demander au premier ministre si cette affirmation est conforme à la vérité des faits et s'il peut nous éclairer à cet égard.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Les premiers ministres des différentes provinces ont demandé au gouvernement de remettre en délibération les stipulations de l'union, ce qui comporterait le remaniement des arrangements financiers intervenus entre le gouvernement fédéral et les provinces. Le gouvernement n'a pas encore officiellement abordé l'étude de la question ; mais j'ai déclaré à M. Pugsley que pour mon propre compte

j'étais d'avis que cette question devrait venir sur le bureau à brève échéance, sans lui dire, toutefois, dans quel sens.

SUBSIDES.

L'honorable W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. R. L. BORDEN : A-t-on déposé sur le bureau un rapport de l'auditeur général ?

L'honorable M. FIELDING : Pas encore, mais mon honorable collègue, le secrétaire d'Etat, m'informe que ce rapport sera prêt lundi.

M. R. L. BORDEN : Il n'est guère facile de discuter sérieusement les crédits, sans avoir sous les yeux le rapport de l'auditeur général. Le ministre en est convenu, l'année dernière, dans une situation semblable à celle que je présente aujourd'hui.

L'honorable M. FIELDING : J'en conviens, mon honorable ami pourrait à bon droit soutenir que la Chambre, avant d'aborder cette étude, devrait attendre le dépôt du rapport de l'auditeur général. S'il le veut bien, nous pourrions étudier les articles qui ne soulève point d'opposition, et délibérer les articles relatifs à l'administration publique.

M. R. L. BORDEN : Je ne m'oppose point à l'étude des articles relatifs à l'administration publique, mais qu'il soit bien compris que, d'après la règle bien connue établie par le passé, cela ne constituera pas un précédent.

L'honorable M. FIELDING : D'autant plus que l'honorable député qui formula cette observation désormais historique est aujourd'hui l'allié du chef de l'opposition. C'est donc à bon droit qu'il nous remémore la chose.

M. R. L. BORDEN : Le député en question était alors l'organe du cabinet.

La motion est adoptée, et la Chambre se forme en comité des subsides.

Frais d'administration, $240,250.

L'honorable W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Il s'agit ici des charges ordinaires se rattachant à l'administration de la dette publique, les item varient fort peu d'un exercice à l'autre. On constatera qu'ils accusent ici tantôt quelques légères diminutions, tantôt certaines augmentations. Dans la colonne des augmentations figurent plusieurs articles ressortissant aux bureaux des receveurs généraux, surtout pour dépenses imprévues. Ainsi, les frais de messagerie accusent augmentation, en raison du volume toujours croissant de la circulation. Nous demanderons peut-être à un de ces articles le paiement de certaines augmentations peu importantes dans les traitements de certains fonctionnaires. Il y a une réduction dans l'article des commissions pour le service de l'intérêt sur la dette publique, l'achat des fonds d'amortissement et le transport des actions, et cela tient à ce qu'une certaine partie de notre dette consolidée sera amortie au cours de l'exercice, et par conséquent, c'est autant de moins que nous aurons à payer sous forme de commissions. Le seul autre article qui subisse une modification est celui des dépenses se rattachant à l'émission et au rachat des billets fédéraux, l'augmentation étant de $3,300. D'exercice en exercice nous augmentons ce chiffre de cet article, et en cela nous déférons, je crois, aux vœux des députés de la droite et de la gauche. L'objectif visé est de mettre en circulation des billets fédéraux plus propres. Les honorables députés en conviendront, il y a eu progrès notable à cet égard, au cours des années dernières. Il y a encore matière à amélioration. Nous sommes en train de retirer de la circulation un plus grand nombre de billets que par le passé, et bien qu'il nous faille dépenser dans ce but deux ou trois mille dollars de plus, c'est là une dépense que tous les députés sans doute approuveront.

M. R. L. BORDEN : Si le ministre des Finances le veut bien, nous étudierons la chose article par article.

Frais d'administration—Bureau du sous-receveur général, Toronto, $7,300.

M. CLARKE : Il y a ici augmentation de $200. Le ministre voudrait-il bien nous expliquer la chose ?

L'honorable M. FIELDING : Cet item est affecté aux besoins généraux du bureau. Nous userons de la liberté d'appliquer une partie de cet article au relèvement du traitement d'un ou deux fonctionnaires, si nous le jugeons utile, et si je ne me trompe, ce sera là l'affectation de partie de cette somme.

M. CLARKE : Quels sont les fonctionnaires dont on se propose de relever les traitements ?

L'honorable M. FIELDING : J'inscris ce crédit au budget, sans spécifier les noms. Un ou deux employés de ce bureau qui comptent un nombre d'années de service, n'ont pas encore reçu d'augmentation. C'est à ces fonctionnaires que ces augmentations seront sans doute accordées. Toutefois, il n'y a encore rien d'arrêté officiellement et je préfère ne pas mentionner de noms. A tout événement, il s'agit d'un somme assez minime, $200 ; et appliquée aux besoins généraux du bureau, elle serait une allocation fort modifiée.

M. SPROULE : Ce mélange des frais généraux du bureau et des traitements semble quelque peu irrégulier. Il serait préférable de savoir le chiffre précis qu'on veut accorder dans chaque cas.

L'honorable M. FIELDING : Comme il ne s'agit que d'une augmentation de $200, il reste fort peu de marge pour l'un ou l'autre. Il n'y a qu'un ou deux employés dont il s'agit de relever les appointements. Je le répète ils ont des états de service considérables et n'ont jamais reçu d'augmentation. L'honorable député (M. Sproule) acceptera, sans doute, cette explication.

M. SPROULE : Je ne discute que le principe, et le principe est le même, qu'il s'agisse de $200 ou de $20,000. C'est ce mélange des dépenses courantes et des traitements qui, à mon avis, prête à la critique.

L'honorable M. FIELDING : S'il s'agissait d'une somme élevée, la critique serait légitime.

Bureau du sous-receveur général, à Montréal, $5,800.

M. R. L. BORDEN : Il y a une augmentation de $10 dans le chiffre du crédit. Une partie de la différence représente- t-elle des suppléments d'appointements.

L'honorable M. FIELDING : Sauf l'entrée concernant Toronto, aucune autre n'a droit à des augmentations d'appointements. Tous les item se rapportent à des dépenses imprévues.

Commission pour paiement de l'intérêt sur la dette publique, achat de fonds d'amortissement et transfert d'effets, $31,500.

M. HENDERSON : Comme je ne trouve aucun autre crédit qui s'y prête aussi bien, je crois que c'est le moment de demander au ministre des Finances des explications concernant une entrée des comptes publics de 1903. A la page 11, je lis ce qui suit :

Bien que le chiffre de la dette nette accuse une diminution de $10,222,100.75, au 30 juin dernier, il ne faut pas perdre de vue que $3,305,-450.42 de cette diminution proviennent de l'apurement de l'actif et du passif causé par le règlement des comptes en souffrance depuis la Confédération entre le Dominion et les provinces d'Ontario et de Québec.

Plusieurs députés se préoccupent de savoir comment cette somme a été déterminée. J'avoue qu'après avoir examiné les comptes publics du Dominion et ceux de la province d'Ontario, je n'ai pu comprendre comment on est arrivé à ce chiffre. Cette somme qui paraît être une diminution de la dette publique du Dominion me semble constituer une augmentation du passif des provinces d'Ontario et de Québec. Mais, après les recherches que j'ai pu faire, toute cette question me paraît entourée d'un profond mystère. Vu que les questions financières offrent toujours beaucoup d'intérêt, je crois qu'il est à propos que le ministre nous produisent des éclaircissements sur la manière dont ce règlement a été effectué et sur les item qui forment ce montant. Je ne saurais croire un seul instant qu'il comprenne une partie des fonds détenus en fidéicommis par le Dominion depuis l'époque de la fédération, tels que le fonds des édifices du Haut-Canada, le fonds des écoles de grammaire ou celui des écoles publiques. Je ne constate pas que le présent gouvernement ait touché à ces sommes ; en vertu de la sentence arbitrale rendue en 1893, elles sont encore intactes ; et je ne saurais dire d'où vient cette balance. Les explications du trésorier de la province ne m'ont pas permis de découvrir comment ce règlement a été effectué. J'espère que ce n'est pas exiger—nous en avons le loisir—que demander au ministre des Finances des explications qui éclaireront les députés de la gauche qui n'ont pas accès aux archives du ministère. Ces renseignements nous intéresseront, j'en suis sûr.

L'honorable M. FIELDING : Le compte auquel mon honorable ami fait allusion est de vielle date et quelque peu compliqué et je ne voudrais pas répondre à cette question au pied levé. Je préfère préparer un état circonstancié indiquant les différents item du compte et ses transformations, état que je m'empresserai de communiquer à la Chambre. Le fond de toute l'affaire, le voici: dans les comptes du Dominion avec les provinces, les arbitres n'avaient pas vérifié certaines entrées et, lors du règlement final alors qu'il fallut apurer les comptes des provinces, certaines sommes portées au débit ou au crédit ne concordèrent pas avec les entrées inscrites dans les livres depuis quelques années. Cette compatibilité est compliquée et je me ferai un plaisir de déposer sous peu un état indiquant d'où provient ce compte et comment on est arrivé à cette balance.

M. HENDERSON : Je remercie le ministre des renseignements qu'il a donnés à la Chambre. Mon impression—et les paroles du ministre, semblent me donner raison—est que cette différence provient d'une opération de comptabilité et que, de fait, aucune partie n'a donné ou reçu des fonds. Le Dominion ne s'est pas enrichi et les provinces, je l'espère, ne se sont pas appauvries; c'est une simple affaire de comptabilité, autant que je puis en juger. Je ne prolongerai pas la discussion. J'apprends avec plaisir que le ministre se propose de nous fournir des éclaircissements, et je sais qu'il y a d'autres députés de la gauche qui seront contents d'en recevoir.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre peut-il nous dire s'il y a eu un paiement réel ?

L'honorable M. FIELDING : Il ne s'agit que du taux de l'intérêt à payer.

L'honorable M. HAGGART : Je constate que la question a été soulevée dans la législature provinciale. Le gouvernement d'Ontario exigeait du Dominion 5 pour cent d'intérêt sur la balance au crédit de la province. Le ministre des Finances refusait de payer

5 pour cent parce qu'il pouvait emprunter à un taux moins élevé. Est-il question de cela ?

L'honorable M. FIELDING : Le différend auquel l'honorable député fait allusion ne roule que sur l'intérêt et non sur le capital. L'affaire est embrouillée, mais il ne s'agit que de l'intérêt, il n'est pas question du capital. Nous reconnaissons devoir une somme fixe à la province d'Ontario. Celle-ci veut que nous continuions à verser 5 pour 100 d'intérêt, tandis qu'on nous déclare qu'en loi cette somme n'entre pas dans la catégorie des comptes sur lesquels la constitution nous oblige à payer 5 pour 100. Dès l'origine nous devions verser l'intérêt de 5 pour 100 sur certaines sommes, mais les hommes de loi nous disent que celle-ci n'est pas du nombre. Elle constitue une dette ordinaire, nous pouvons l'acquitter ou la laisser courir en payant l'intérêt à un taux sur lequel nous tomberions d'accord. Nous avons soutenu que nous ne sommes pas tenus de payer 5 pour 100. Le premier ministre d'Ontario maintient que nous y sommes obligés, et il est probable qu'il faudra faire décider le litige par les tribunaux. Le chiffre du capital n'est pas en jeu; il s'agit seulement du taux de l'intérêt à payer.

M. CLARKE : Quelle est la somme sur laquelle l'intérêt est exigible.

L'honorable M. FIELDING : Plus de deux millions de dollars de fonds détenus en fidéicommis.

M. SPROULE : S'agit-il d'une diminution de la dette.

L'honorable M. FIELDING : Oui. Nous sommes d'accord quant au principal ; il ne s'agit plus que des taux de l'intérêt à payer.

M. SPROULE : Si vous n'avez pas fixé le taux de l'intérêt, il ne saurait être question de la diminution de la dette. Il s'agit d'autre chose, mais de quoi s'agit-il ?

L'honorable M. FIELDING : Il nous fallait fixer les sommes capitales et ceci pouvait amener une réduction de la dette. Ce travail a été fait ; maintenant le seul point en litige est le taux de l'intérêt que ces sommes rapporteront.

M. HENDERSON : A mon sens, le gouvernement d'Ontario prétend n'avoir à payer que 4 pour 100 d'intérêt sur cette somme de $1,800,000 que, d'après la sentence arbitrale, la province doit au Dominion et qui fait partie de la dette de la province, dette qui n'existe pas, nous dit-on seulement. Il me semble que la province n'a que 4 pour 100 d'intérêt à verser sur cette somme. Il me semble aussi que lepremier ministre avance qu'il ne devrait pas payer plus de 4 pour 100 sur les fonds déposés en fidéicommis depuis l'origine de la Confédération, savoir, le fonds des écoles de grammaire et le fonds des édifices, qui forment un total de trois à quatre millions de dollars. Il me semble de plus qu'en vertu de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord et de la sentence arbitrale rendue dès 1873, le gouvernement fédéral était tenu de verser à perpétuité 5 pour 100 d'intérêt sur ces sommes et que cet intérêt était censé faire partie du revenu de la province d'Ontario.

Je regrette beaucoup que le gouvernement fédéral, ou celui d'Ontario, ait soulevé la question de l'extinction de cette dette. Selon moi, il ne faut pas permettre à la province d'Ontario de toucher à ces deniers et d'en faire un emploi auquel ils n'étaient pas destinés tout d'abord.

Ces fonds ont été établis il y a plus d'un demi-siècle pour venir en aide aux écoles publiques, aux asiles et aux institutions de charité. Je crois qu'il convient de ne pas y toucher. Ils procureront à la province d'Ontario un revenu constant, indépendamment de ses autres ressources, et retarderont l'époque où il faudra recourir à la taxe directe pour combler sa caisse. J'espère que le gouvernement fédéral n'insistera pas davantage et continuera à verser 5 pour 100 d'intérêt à la province, plutôt que de consentir à l'extinction de ce fonds. Puis-je savoir du ministre, si, dans la discussion qui a surgi entre la province et le Dominion, et il est question du paiement de ces $2,848,000 qui constituent, à proprement parler, le fonds d'une rente constituée en 1894 et dont le capital ne devait pas être payé primitivement. Au meilleur de mon jugement, les actes du parlement qui ont établi cette subvention n'entendaient pas la considérer comme intérêt d'un capital ; je sais pourtant que le ministre des Finances est de cet avis, avis que partagent les autorités de la province d'Ontario. Si on doit calculer le capital que représente cette subvention et le remettre au gouvernement d'Ontario, cette province dans quelques années sera privée d'une grande partie de son revenu annuel. Le gouvernement de la province ne pourra pas placer cette somme aussi avantageusement ailleurs et je crains qu'avant longtemps, elle ne serve à d'autres usages. On décidera peut-être de prendre $2,000,000 pour les placer au Sault Sainte-Marie ou dans une autre entreprise, décision que la province regretterait d'ici à quelques années. Je crois que l'argent est beaucoup plus en sûreté entre les mains du ministère——

Sir WILFRID LAURIER : Ecoutez ! écoutez !

M. HENDERSON : Qu'entre les mains du gouvernement d'Ontario lui-même. J'espère que les autorités fédérales conserveront cet argent et en paieront l'intérêt à la province annuellement et qu'elles refuseront de considérer cette subvention de $142,000 comme autre chose qu'une subvention et continueront de payer cette somme à ce titre.

L'honorable M. FIELDING : En ce qui regarde les sommes dont il est question dans la dernière partie des remarques de mon honorable ami, il ne s'agit pas de savoir si la province pourrait ou non légalement retirer ce montant; car tant qu'elle retirera 5 pour 100 d'intérêt sur ces sommes, il serait insensé de sa part de se faire rembourser le capital. La province ne demandera pas mieux, je pense, que de laisser ces fonds à 5 pour 100 d'intérêt. L'autre item est le seul en dispute; et bien que mon honorable ami, dans son attachement très admirable à sa province, prétende que nous devrions continuer à lui payer 5 pour 100, tout dépend de l'interprétation qu'en justice et en équité on fera de cette négociation, et c'est là un point à soumettre aux autorités compétentes. Ce n'est nullement dans l'intention d'exploiter la province, mais simplement d'obtenir une interprétation juste et raisonnable de la convention.

M. OSLER : Est-on à prendre des mesures pour soumettre cette question, qui a été en contestation pendant nombre d'années, à un tribunal quelconque, en vue de la régler?

L'honorable M. FIELDING : Les différends dans les années passées ont porté sur les capitaux en cause. Ces différends ont été réglés, et si nous n'avançons pas très rapidement vers un règlement final, du moins nous avançons. On peut dire qu'aujourd'hui le montant capital est déterminé. Le seul point important en litige est celui relatif au traité n° 3, le traité des Terres Indiennes. Il est possible que les arbitres n'auraient pu légalement décider ce point. Il existait un doute quant à la somme qui devrait être payée dans ce cas, et il a été entendu entre les parties de soumettre la question à la cour de l'Echiquier. Cette autre question du paiement de 4 ou de 5 pour 100 d'intérêt sur partie du montant est le sujet de négociations entre les deux gouvernements à l'heure qu'il est. Il n'a pas été fait de démarches pour obtenir le règlement de l'affaire par les tribunaux ; mais nous sommes d'accord que nous devrions avoir sous une forme ou une autre une décision à ce sujet.

R. L. BORDEN : Cela a-t-il trait à l'item de la page 11 des comptes publics :

Divers, règlement de comptes entre le gouvernement fédéral et la province du Canada et les provinces d'Ontario et de Québec, $2,305,-450.24.

—où se trouve-t-il compris.... ?

L'honorable M. FIELDING : Oui, l'item dont parle mon honorable ami couvre cela.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi se trouve-t-il entré là comme crédit ?

L'honorable M. FIELDING : C'est un sommaire de divers item, et naturellement les détails doivent être fournis. Considérant la discussion qui a eu lieu et l'objection soulevée par mon honorable ami d'Halton (M. Henderson), je pense qu'il serait mieux de faire préparer un état détaillé indiquant comment ces virements se font dans les comptes; et j'espère pouvoir prochainement déposer sur la table un état indiquant de quelle manière on arrive à ces résultats.

M. R. L. BORDEN : Il me semblerait que l'item de la page 11 représente une somme due par la province au gouvernement fédéral, et non pas une somme due par le gouvernement fédéral à la province.

L'honorable M. FIELDING : Il y a des item dans la colonne de l'avoir et dans celle du doit.

M. R. L. BORDEN: Si vous entrez ce montant dans cette colonne, il doit finir par représenter un reliquat dû par les provinces au Dominion.

L'honorable M. FIELDING : Ce sont là diverses sommes que la sentence arbitrale a placées au crédit du Dominion.

M. INGRAM : Je ne saisis pas très bien l'explication qui nous est donnée. Le gouvernement fédéral, si j'ai bien compris, voudrait abaisser le taux de l'intérêt payable au gouvernement d'Ontario; puis l'honorable ministre ajoute qu'au lieu du subside annuel de $142,000, le gouvernement d'Ontario peut percevoir le capital représenté par cette somme. La question de légalité se pose alors. Le gouvernement fédéral insiste pour que le gouvernement d'Ontario accepte une réduction d'intérêt sur les fonds en fidéicommis. Dès lors, pourquoi ne pas se montrer conséquent et demander à la province d'accepter une réduction d'intérêt sur le montant capitalisé; et en cas de refus de la part de cette dernière, pourquoi notre gouvernement, s'il a le droit de le faire, n'insisterait-il pas pour rembourser ce montant, ce qui lui permettrait d'économiser le surplus d'intérêt compris dans ces $142,000 ? A mon avis, la province d'Ontario ne saurait légalement percevoir ce montant capitalisé. En premier lieu, cette somme était payée à la province d'Ontario comme subside annuel; mais le gouvernement de l'Ontario en profite pour capitaliser la somme et s'en servir pour faire montre de surplus fictifs; et l'honorable ministre par sa manière de parler autorise dans une certaine mesure le gouvernement d'Ontario à faire ce raisonnement. Comme de semblables déclarations ont déjà été faites dans cette enceinte, m'est avis que le gouvernement ne remplit pas son devoir par le paiement d'une somme une fois pour toutes.

L'honorable M. FIELDING : Je n'ai pas dit que le gouvernement d'Ontario pouvait légalement percevoir ce montant. J'ai dit que nous ne devions pas perdre le temps à discuter cette question, car ces sommes se trouvent à rapporter cinq pour cent, il serait insensé de la part du gouvernement d'On-

tario de chercher à les retirer de nos mains, même s'il en avait le droit ? Ce n'est pas là un sujet utile de discussion. D'autre part, nous avons prétendu que ces fonds, en partie, ne doivent pas être considérés comme subsides ; et aujourd'hui que ces montants sont déterminés, on peut dire que c'est comme s'il s'agissait d'un débat de compte ordinaire entre deux particuliers. Il a été constaté qu'en ce qui regarde cette catégorie de comptes, nous devons à la province d'Ontario la somme de tant, et nous disons que, puisque nous devons cette somme à l'Ontario, nous pouvons faire ce que ferait tout particulier : rembourser le capital et régler l'affaire, ou bien convenir que l'Ontario laissera cette somme dans la caisse du Dominion à un taux d'intérêt fixé de commun accord. Nous avons proposé pour le moment que la province nous laisse cette somme à quatre pour cent. Le gouvernement ontarien prétend que nous n'avons pas le droit de rembourser cette somme, mais que nous devons continuer à en payer l'intérêt à cinq pour cent, que nous l'aimions ou non. Si nous ne pouvons, de consentement mutuel, en arriver à un règlement, il nous faudra, je suppose, soumettre le cas à la décision d'un tribunal.

M. INGRAM : Que dites-vous de l'autre item ?

L'honorable M. FIELDING : On n'en a pas demandé le remboursement, et conséquemment nous ne sommes pas appelés à en parler.

M. INGRAM : Ne serait-il pas de l'intérêt du Dominion de rembourser le capital, afin de n'avoir plus à payer un taux d'intérêt aussi élevé que cinq pour cent ? Pourquoi le gouvernement ne prend-il pas ce parti ?

L'honorable M. FIELDING : C'est parce que la question n'a été soulevée que récemment, et nous n'avons pas encore décidé quel serait le meilleur mode de règlement. Nous avons exposé nos vues au gouvernement de l'Ontario, et il s'y est opposé ; nous avons soumis le cas au ministre de la Justice et celui-ci est d'opinion que nous ne sommes pas tenus de payer cinq pour cent. Nous en avons avisé le gouvernement de l'Ontario, et je suppose que la prochaine mesure à prendre sera de consulter les tribunaux ou quelque jurisconsulte désigné de commune entente, ou encore de convenir de quelque autre mode de règlement de la question.

M. HENDERSON : Je suis surpris d'apprendre que le ministre de la Justice a émis l'opinion que nous ne sommes pas tenus de payer cinq pour cent. Je ne vois pas bien sur quoi il peut fonder une telle opinion. Il dira peut-être que c'est plus que le taux ordinaire de l'intérêt ; mais en quoi cela peut-il toucher un contrat fait il y a quarante ans et qui est tout aussi valide aujourd'hui qu'il l'était à l'origine de la Confédération. Le fonds des écoles dites de Grammaire, le fonds de Construction, le fonds des Ecoles communes ont été laissés entre les mains du Dominion, à la fondation de la confédération à la condition très claire que le Dominion paierait à la province cinq pour cent d'intérêt, et il n'a été fixé aucune date pour le remboursement du capital.

Le seul moyen de nous libérer de cette obligation serait de faire voter une loi simultanément par le parlement fédéral et la législature provinciale autorisant chacun de ces gouvernements à conclure un tel arrangement. Je ne vois pas comment le ministre des Finances pourrait, dans d'autres circonstances, exiger que la province d'Ontario acceptât quatre pour cent, au lieu de cinq. Quant au reliquat de $1,815,848.59, qu'on a trouvé être dû par la province au Dominion, au cours du règlement de divers comptes par les arbitres, il n'y a rien qui contraigne l'un des gouvernements à payer, ou l'autre à accepter, tel taux d'intérêt déterminé, et le gouvernement fédéral a le droit de dire à la province: Remboursez-moi ce capital dès demain ou nous exigerons de vous cinq pour cent d'intérêt. Il semble étrange, toutefois, que le Dominion ne perçoive que quatre pour cent sur les sommes qu'il doit à la province. Mais dans le premier cas, il s'agit d'un pacte solennel conclu il y a nombre d'années, tandis que dans l'autre, il n'existe aucune convention, si ce n'est peut-être quelque entente intervenue entre le ministre des Finances et le secrétaire de la province, laquelle n'a jamais été sanctionnée par une loi particulière. J'exprime de nouveau l'espoir que le ministre des Finances n'insistera pas que cette somme soit payée par la province d'Ontario, quand même le gouvernement fédéral, qui est le plus riche des deux, aurait à payer cinq pour cent. La province d'Ontario a besoin de ce revenu, et comme elle ne trouverait pas à placer une somme aussi considérable à cinq pour cent, ses recettes se trouveraient diminuées d'autant. Je le répète en toute sincérité, et en toute assurance, ces sommes seront entre meilleures mains sous la garde du gouvernement fédéral que remises à la province d'Ontario et utilisées pour d'autres fins que celles de leur destination primitive. J'attends avec impatience la déclaration que nous a promise le ministre des Finances relativement à cette somme de plus de $3,000,000, qu'on nous a dit avoir été déduite de notre dette nationale; car je dois avouer que, pour ma part, je ne puis me rendre compte d'où provient cette somme et si elle a jamais existé ou non en espèces. Si je ne me trompe, lorsque nous aurons les faits sous les yeux, nous constaterons que c'était simplement un reliquat de compte qui nous a été légué par nos prédécesseurs il y a cinquante ans et que la somme n'a jamais eu d'existence réelle en espèces sonnantes.

L'honorable M. HAGGART : Aux termes de l'acte de 1884, qui accordait un octroi à celles des provinces qui n'étaient pas endettées envers le gouvernement fédéral, la province d'Ontario devait recevoir un subside annuel de $140,000 par année. Le gouvernement d'Ontario réclame cet intérêt capitalisé comme partie de l'actif de la province, disant qu'il lui est loisible de retirer cette somme en n'importe quel temps. Il émet cette prétention en se fondant sur une déclaration faite par le ministre des Finances. J'ai contredit cette prétention et je soutiens que ce n'est qu'un subside accru payable à la province et qu'on doit considérer cette somme comme un subside ordinaire. J'ai prétendu que ce n'est pas là un dividende qu'on doit faire figurer à l'actif de la province.

L'honorable M. FIELDING : Je ne crois pas qu'il soit opportun d'entreprendre une discussion sur le mode de comptabilité adopté par le gouvernement d'Ontario. Ce dernier est responsable à la législature de cette province.

L'honorable M. HAGGART : On se sert de votre nom pour appuyer cette prétention.

L'honorable M. FIELDING : Si l'honorable député veut citer un passage d'un de mes écrits dans lequel j'ai émis cette prétention, je crois qu'il y trouvera les raisons sur lesquelles je me base. Une loi fédérale passée vers 1870, je crois, autorise les gouvernements provinciaux qui ont certaines sommes à leur crédit, entre les mains du gouvernement fédéral, à les retirer, à certains conditions, pour l'exécution de travaux publics. Je sais que certaines sommes qui étaient au crédit de certaines provinces, ont été retirées en vertu de cette loi. L honorable député d'Halton est dans mon cas ; il n'appartient pas au barreau, et je crois que nous aurons à prendre l'avis des avocats, pour savoir s'il y eu un contrat ou non. Je suis porté à croire que si une province, en vertu de cette loi, est autorisée à retirer une partie de l'argent à son crédit et l'appliquer à des travaux publics, une autre province peut faire la même chose; mais, comme je l'ai dit, je n'ai pas eu encore l'occasion de décider pratiquement la question et je ne vois pas l'utilité de la discuter à présent. Il y a quelques années le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse a retiré une partie du capital qui était à son crédit, en vertu de cette loi ; mais plus tard, quand les conditions du marché monétaire furent modifiées, c'eut été de la folie, de persister dans cette voie. Il y a actuellement, dans ce fonds, environ un million de dollars au crédit de la Nouvelle-Ecosse, absolument comme les autres sommes qui sont au crédit des autres provinces, je suis convaincu qu'en vertu de cette loi, la province pourrait en obtenir une partie; mais bien qu'elle ait jugé à propos de le faire, par le passé, ce serait de la folie de recommencer aujourd'hui. Je ne veux pas discuter la légalité de la question, mais je répète qu'il serait si déraisonnable de retirer de l'argent qui rapporte 5 pour 100 à Ottawa, que cette question n'a pas d'actualité.

M. INGRAM : Pendant des années, la province d'Ontario n'a pas capitalisé sa subvention et s'était contentée d'inscrire $142,000 à son crédit. Mais depuis les ministres d'Ontario eurent la brillante idée de faire figurer cette somme de $2,848,289 à l'actif de la province. Cette démarche provoqua une longue discussion entre les deux partis, dans Ontario, et pour sortir de la difficulté le gouvernement se mit en correspondance avec le ministre des Finances. Il est vrai que dans cette correspondance, l'honorable ministre des Finances fit la même observation qu'il a répétée aujourd'hui, mais je suis certain que l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) qui connaît toute l'affaire, ne dira pas la même chose. Si ce paiement est légal et opportun, le gouvernement fédéral manque à son devoir en ne diminuant pas le taux de l'intérêt ou en négligeant de rembourser le capital. Il serait tout aussi raisonnable pour Ontario, et toutes les autres provinces, de capitaliser la subvention fédérale qu'elles reçoivent et de faire figurer cette somme parmi l'actif, pour être en état de réclamer des excédents. C'est pour cette raison que les adversaires du gouvernement d'Ontario, disent que cette comptabilité est défectueuse et de nature à tromper et nous n'en voulons d'autre preuve que le fait que le gouvernement a dû nommer une commission pour savoir s'il avait un excédent ou non.

M. R. L. BORDEN : Je ne comprends pas du tout cet item de $3,305,450. Je ne m'attends pas à ce que l'honorable ministre des Finances nous donne de plus amples informations aujourd'hui, mais s'il doit faire préparer un état, j'espère qu'il sera aussi complet que possible, car cette somme me paraît représenter une dette d'une ou plusieurs provinces envers le gouvernement fédéral. Je voudrais savoir ce que cette somme représente réellement, et si nous en touchons les intérêts.

L'honorable M. FIELDING : Nous touchons l'intérêt sur ces comptes, quand la balance est en notre faveur.

M. OSLER : L'état de la dette publique qui nous est soumis semble indiquer une diminution de $34,000,000. Je ne vois rien dans les comptes publics pour justifier cette prétention.

L'honorable M. FIELDING : Mon honorable ami remarquera que cet état se rapporte à l'exercice commençant le 1er juillet prochain et que d'ici à cette date nous nous proposons de payer une partie de la dette. Cet état indique ce que sera la dette, au 1er juillet prochain, d'après nos calculs.

M. OSLER : L'honorable ministre ne veut certainement pas laisser entendre qu'il va payer comptant $34,500,000, à même le revenu, d'ici au 1er juillet. Je sais qu'une somme d'environ $25,000,000 devient due, d'ici là, mais cet emprunt sera renouvelé.

L'honorable M. FIELDING : Une partie sera renouvellée et l'autre, en toute probabilité, sera convertie en un emprunt temporaire, car il ne serait peut-être pas prudent, vu la situation actuelle du marché monétaire, de tenter un emprunt permanent.

M. OSLER : Je trouve étrange qu'on publie un état indiquant une pareille diminution de la dette publique.

L'honorable M. FIELDING : Pris dans son ensemble, l'état est exact.

M. MORIN : Il est dit à la page 11, qu'une somme de $3,305,450 a été payée aux provinces d'Ontario et de Québec. Le ministre des Finances peut-il nous dire quelle partie de cette somme a touché la province de Québec?

L'honorable M. FIELDING : Je crois que l'honorable député n'a pas bien saisi le sens de cet item, mais j'ai promis de faire préparer et de produire prochainement un état donnant toutes les explications. Cette somme n'est pas au crédit de la province de Québec, mais payable au gouvernement fédéral.

M. R. L. BORDEN : Si l'item de $700,000, page 6, représente l'intérêt sur une partie de la dette publique convertie d'une dette consolidée en une dette ordinaire, ne devrait-on pas avoir, dans la colonne du capital, quelque chose pour représenter cet item ?

L'honorable M. FIELDING : Cela sera fait.

M. R. L. BORDEN : L'observation de l'honorable député de Toronto (M. Osler) me paraît très opportune. Cet état ne donne pas une idée exacte de la situation. La dette publique paraît avoir été réduite considérablement, tandis qu'en réalité, il n'en est rien.

L'honorable M. FIELDING : Cet état n'est destiné qu'à faire voir les intérêts que nous aurons à payer. Il est difficile de dire au juste le chiffre de la dette que nous aurons au 1er juillet ; nous ne pouvons que donner un chiffre approximatif. Dans un état de la dette publique, il faut nécessairement inclure les emprunts temporaires. Autrement, cet état serait de nature à tromper.

M. R. L. BORDEN : Quand échoit l'emprunt dont parle l'honorable ministre?

L'honorable M. FIELDING : Un fort emprunt d'environ $20,000,000 échoit en mai.

M. R. L. BORDEN : A-t-on pris des arrangements pour le convertir en un emprunt temporaire ?

L'honorable M. FIELDING : Le sous-ministre des Finances est à Londres dans ce but, et les arrangements faits ne peuvent pas encore être rendus publics. Je puis dire cependant, en substance, que le projet est celui-ci : la durée de l'emprunt sera prolongée de trois ans, avec faculté, durant l'intervalle, de la part des porteurs d'obligations, de leconvertir en un nouvel emprunt. Pour le moment, je préfère ne pas entrer dans plus de détails, concernant les taux, etc., vu que l'opération n'est pas encore officiellement sur le marché. Nous supposons que durant cet intervalle de trois ans la situation du marché monétaire s'améliorera, et que nous pourrons alors placer nos obligations.

M. CLARKE : Quel intérêt porte l'emprunt qui échoit prochainement?

L'honorable M. FIELDING : Quatre pour cent.

M. OSLER : La décision prise par l'honorable ministre des Finances me paraît la seule raisonnable dans l'état actuel du marché, mais je trouve qu'on a été imprudent d'attendre jusqu'à deux ou trois mois avant l'échéance. On aurait dû se précautionner longtemps à l'avance contre une aussi forte échéance. Pour une corporation ordinaire, ce serait une grande imprudence de laisser le renouvellement d'un emprunt aussi considérable à la merci de l'état du marché monétaire, sans prendre de précautions pour son renouvellement.

L'honorable M. FIELDING : Mon honorable ami peut être certain que nous n'avons pas négligé cette affaire et que nous nous en occupons sérieusement depuis plusieurs mois. J'ai envoyé M. Courtney à Londres, longtemps avant l'échéance, pour faire les arrangements préliminaires, mais mon honorable ami n'ignore pas que tout mauvais qu'est actuellement le marché monétaire, il était pire alors. Nous avons surveillé attentivement l'état du marché pour choisir la meilleure occasion d'y placer notre emprunt.

M. R. L. BORDEN : La première dépêche semblait indiquer que l'opération était plus avancée que ne le prétend l'honorable ministre, mais elle était peut-être inexacte. Je crois qu'il était dit que le gouvernement obtenait une prolongation de trois ans, avec faculté de la part des porteurs d'obligations, de les convertir en un emprunt permanent de 4 pour 100, à 5.

L'honorable M. FIELDING : L'intérêt est de 3 pour 100. Nous n'obtenons pas 105, sur un emprunt à 3 pour 100.

M. R. L. BORDEN : J'ai voulu dire que les porteurs recevraient £105 pour chaque £100 d'obligations qu'ils détiennent actuellement au pair.

L'honorable M. FIELDING : Les porteurs recevraient £105, ou environ, de

nouvelles obligations, pour £100 des anciennes; cela voudrait dire que le gouvernement placerait son emprunt à 95, environ. La dépêche dont parle mon honorable ami a été publiée avant la conclusion de l'opération, mais, dans l'ensemble, elle est exacte.

Courtage sur achat de fonds d'amortissement, $5,600.

M. R. L. BORDEN : Qu'est-ce que cela ?

L'honorable M. FIELDING : C'est le courtage exigé ordinairement là-bas par les banques.

M. R. L. BORDEN : En quoi consiste cette opération ?

L'honorable M. FIELDING : Quand nous achetons des valeurs pour un fond d'amortissement, l'habitude est de confier cet achat à un courtier, et l'on paie une légère commission—un huitième de un pour cent. Comme il nous faut pourvoir à moins de fonds d'amortissement qu'à l'ordinaire, car plusieurs emprunts arrivent à échéance, cette commission sera moins élevée que d'habitude.

Dépenses se rattachant à l'émission et au rachat de billets du Dominion, $13,300.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre voudra-t-il expliquer pourquoi ces dépenses sont augmentées ?

L'honorable M. FIELDING : La circulation des billets est plus considérable, puis l'on désire détruire les vieux billets et procéder à une nouvelle émission.

M. CLARKE : Combien a-t-on détruit de billets de un et deux dollars l'année dernière ?

L'honorable M. FIELDING : Nous en avons détruit un bon nombre, et je vais m'occuper de faire dresser un relevé de tout cela.

M. CLARKE : Quelles mesures le département a-t-il prises pour obtenir que les banques chartées en agissent de même ?

L'honorable M. FIELDING : Nous ne pouvons compter que sur le bon exemple, pour engager les banques à ne laisser circuler que des billets plus nets. Je crois cependant que les choses se sont beaucoup améliorées sous ce rapport.

M. CLARKE : Le gouvernement a-t-il attiré sur tout cela l'attention des banques ?

L'honorable M. FIELDING : Nous n'y manquons pas, chaque fois que l'occasion s'en présente. Cependant, nous n'avons encore pris aucune décision formelle à cet égard.

M. R. L. BORDEN : N'est-ce pas là un sujet qui relève de la juridiction de l'Association des Banquiers du Canada ?

L'honorable M. FIELDING : Non pas spécifiquement, bien que cette association puisse faire beaucoup. J'ai tout lieu d'espérer qu'elle voudra bien s'entremettre pour nous aider en ces matières.

M. OSLER : Je crois que les banques font maintenant des efforts en ce sens. Il n'y a aucun doute que les billets du Dominion ont bien meilleure apparence depuis un an ou deux, mais ils sont encore loin d'égaler ceux du gouvernement des Etats-Unis. Dans les hôtels des Etats-Unis, on ne voit pour ainsi dire que des billets neufs. Je crois que l'honorable ministre serait parfaitement justifiable de demander un crédit plus élevé afin qu'au mois nos billets de un dollar puissent soutenir la comparaison avec ceux des Etats-Unis.

M. JABEL ROBINSON : L'honorable ministre a-t-il pris des dispositions pour émettre des billets d'une dénomination plus élevée.

L'honorable M. FIELDING : Rien n'a encore été décidé à cet égard. Il a été question d'un nouveau billet de cinq dollars, pour lequel il y a une demande considérable. Les banques n'aiment pas le billet de quatre dollars, et l'on nous dit que ce billet est incommode.

M. CLARKE : Celui de cinq dollars donne certainement plus satisfaction.

L'honorable M. FIELDING : Beaucoup de gens préfèrent, en effet, le billet de cinq dollars à celui de quatre dollars.

Impressions des billets du Dominion, $110,000.

M. SPROULE : Quel est le taux pour l'impression de ces billets du Dominion ?

L'honorable M. FIELDING : Ce taux est fixé par contrat. Je ne puis pas me rappeler le taux du contrat actuel, mais je vais me renseigner là-dessus.

M. OSLER : Ce contrat doit rester valide pendant plusieurs années encore ?

L'honorable M. FIELDING : Oui, plusieurs années.

Timbres anglais, frais de poste, etc., $10,600.

M. R. L. BORDEN : Que voulez-vous dire par timbres anglais ?

L'honorable M. FIELDING : L'impôt du timbre est très onéreux en Angleterre pour toutes les affaires de finance. C'est là une somme qu'il nous faut voter chaque année, pour les timbres à être apposés sur les bons du trésor et autres choses de ce genre.

Dépenses se rattachant à la conversion de la dette publique. Les paiements peuvent être faits à des membres du service civil, nonobstant les dispositions des Actes du service civil et des retraites, $5,000.

M. R. L. BORDEN : Qu'est-ce que cela peut bien signifier ?

L'honorable M. FIELDING : Cet article a été introduit l'année dernière, en prévision

de certaines choses. Je m'attendais que M. Courtney donnerait d'un moment à l'autre sa démission, et je voulais le garder à notre emploi, à titre de conseiller, un an ou deux de plus—au moins un an—dans l'attente de certaines opérations financières considérables. Nous avions alors pensé à consacrer une partie de cet argent pour payer les services de M. Courtney. Tout cela est maintenant changé, et les seules dépenses relevant de ce crédit sont celles encourues pour deux voyages en Angleterre se rattachant à ces opérations financières. Si M. Courtney se retire à la fin du présent exercice, et si nous décidons alors de retenir ses services en qualité de conseiller, nous pourrons lui faire toucher un traitement à même ce crédit. Mais je ne puis pas dire si nous allons pouvoir donner suite à ce projet. M. Courtney est en Angleterre, et j'ignore si nous pouvons retenir ses services. J'ai pensé cependant que nous ferions bien de laisser ce crédit tel qu'il est.

Gouvernement civil—Bureau du secrétaire du Gouverneur général—Appointements, $11,250.

M. CLARKE : Quelles sont ici les augmentations ?

L'honorable M. FIELDING : Il n'y a que les augmentations statutaires ordinaires.

Bureau du secrétaire du Gouverneur général—Dépenses imprévues, $15,100.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami en arrive à des articles au sujet desquels nous ferions bien, au préalable, de consulter le rapport de l'Auditeur général. Les dépenses de ce service apparaissent dans ce rapport, n'est-ce pas ?

L'honorable M. FIELDING : Oui.

M. R. L. BORDEN : Nous ferions peut-être aussi bien de laisser en suspens les articles pour lesquels il nous faut consulter le rapport de l'Auditeur général. Mais s'il y a autre chose, où ces remarques n'aient pas la même importance, nous pourrions continuer.

L'honorable M. FIELDING : Il y a des dépenses imprévues dans toutes les branches du service.

M. R. L. BORDEN : Mais n'y a-t-il pas autre chose que nous pourrions passer ?

L'honorable M. FIELDING : Il n'y a pas autre chose se rattachant au gouvernement civil, et c'est là tout ce que nous avions l'intention d'aborder aujourd'hui. Si l'honorable gentleman préfère ne pas continuer, je n'ai pas d'objection à ce qu'on s'en tienne là pour aujourd'hui, car nous avons déjà expédié beaucoup de besogne.

M. R. L. BORDEN : Je préférerais continuer, mais je n'aime pas à m'occuper d'articles pour lesquels il peut être important de consulter le rapport de l'auditeur général. Or ce rapport ne nous a pas encore été soumis. J'ajoute que tous les députés qui siègent à mes côtés aimeraient à consulter le rapport de l'auditeur général avant de rien décider au sujet du dernier article présenté par l'honorable ministre, et il ne servirait pas alors à grand'chose d'aller plus loin pour aujourd'hui.

Quelques résolutions sont rapportées.

Sur motion de sir Wilfrid Laurier, la Chambre s'ajourne à 4 heures 40.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, le 21 mars 1904.

La séance s'ouvre à trois heures.

LOI PROHIBANT LA CIGARETTE.

M. W. S. MACLAREN (Huntingdon): Je propose que, mardi prochain, la Chambre se forme en comité général pour délibérer la résolution que voici :

Il est expédient de saisir la Chambre d'un projet de loi prohibant l'importation, la fabrication et la vente des cigarettes.

La motion demeure en suspens.

COMPTE RENDU OFFICIEL DES DEBATS.

M. CHAMPAGNE : Je propose :

L'adoption du premier rapport du comité nommé afin de surveiller le compte rendu officiel des Débats de la Chambre, durant la session en cours.

Adopté.

QUESTIONS.

M. KEMP—par M. Clarke :

1. A-t-on choisi l'emplacement de l'hôtel des monnaies ?
2. Dans l'affirmative, quel est cet emplacement ?
3. A-t-on demandé des soumissions pour l'érection de l'édifice ?
4. Si non, pourquoi ne l'a-t-on pas fait ?

L'honorable J. SUTHERLAND (ministre des Travaux publics) : Il n'y a encore rien de définitivement réglé à cet égard.

CANAL DE LA VALLEE DE LA TRENT.

M. LENNOX :

1. Quelle est la date du premier crédit affecté aux travaux du canal de la vallée de la Trent ?
2. A quelle date a-t-on commencé les travaux?
3. Quel est le chiffre des sommes annuellement dépensées pour ces travaux ?
4. Quelle est l'estimation globale des dépenses à effectuer pour l'achèvement des travaux (a) par voie de Port-Hope (b) par voie de Trenton?

L'honorable M. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) :

1. Le premier crédit affecté par le parlement fédéral a ucanal de la vallée de la Trent, date de l'exercice 1879-1880.

2. Les travaux exécutés par le gouvernement fédéral datent de 1880 ; toutefois, certaines parties du canal avaient été construites avant l'établissement de la confédération.

3. Voici les sommes dépensées annuellement par le gouvernement fédéral, imputables sur le compte du capital.

Année.	
1880	$ 561 50
1883	40,767 16
1884	120,393 91
1885	121,382 84
1886	75,103 30
1887	179,541 63
1888	114,879 35
1889	47,592 13
1890	58,644 50
1891	9,826 49
1892	4,457 28
1893	5,962 47
1894	3,412 32
1895	53,907 70
1896	392,976 08

4. Les dépenses probables seront de $6,960,000 viâ Trenton et de $6,850,000 viâ Port-Hope.

SUBVENTIONS POUR BASSINS DE RADOUB—COTE DU PACIFIQUE.

M. TAYLOR, par M. Sproule :

1. Le gouvernement a-t-il reçu, au cours des deux dernières années, quelques communications au sujet de la création ou de l'agrandissement de bassins de radoub sur la côte du Pacifique ?

2. Quand ces communications ont-elles été reçues en premier lieu par le gouvernement ?

3. Le gouvernement a-t-il promis une subvention à quelques personne ou personnes pour la construction ou l'agrandissement de bassins de radoub sur la côte du Pacifique ? Dans l'affirmative, à qui cette promesse a-t-elle été faite ? Et si la promesse a été faite à une compagnie ou corporation, quelles sont les personnes ayant des intérêts dans cette compagnie ou corporation ?

4. Si une subvention a été promise, quels renseignements ont été reçus par le gouvernement relativement à la situation financière de la personne, des personnes ou de la compagnie ou corporation qui ont eu la promesse d'une subvention ?

L'honorable JAMES SUTHERLAND (ministre des Travaux publics :

1. Oui.

2. Le 18 mai 1903.

3. Oui, à la Compagnie de la cale de réparation et des chantiers maritimes de Vancouver, à responsabilité limitée. Les premières démarches ont été faites par M. S. Thompson ; on ne connaît pas au ministère le nom des autres intéressés.

4. Extraits du rapport de G. A. Keefer, ingénieur dirigeant, en date du 8 octobre 1903 :

Je ne puis rien dire de la solvabilité et de la responsabilité de la Compagnie de la cale de réparation et des chantiers maritimes de Vancouver, à responsabilité limitée, en tant que saciété commerciale, si ce n'est que je connais favorablement son représentant, M. S. Thompson. Celui-ci est un ingénieur de marine et un ingénieur-mécanicien d'une grande réputation. Il habite Vancouver depuis 16 ans et est établi à son compte depuis cinq ans. Sa propriété, son outillage, etc., à Vancouver, sont estimés à $100,000. Il est connu de la maison Clarke et Stanfield avec laquelle il fait affaires et de la société de construction maritime Clarke et Hunter, qui a préparé les plans et entrepris la construction des cales de radoub Bermuda, Havana, Algiers, Maryland et d'un grand nombre d'autres bassins de radoub flottants, les seuls qu'elle construit. C'est à cette maison que sera adjugée l'entreprise de la construction de la cale de réparation de Vancouver. M. Thompson se recommande de Evans, Coleman & Evans, de la Banque de Montréal, de la Banque canadienne du commerce, de la Banque Molson, tous de Vancouver, de sorte que nous pouvons supposer qu'il occupe un bon rang dans le monde commercial. Aussitôt après avoir obtenu du gouvernement fédéral l'autorisation de construire la cale de radoub, il se propose de gagner l'Angleterre où il croit pouvoir former sa compagnie sans difficulté, car, dit-il, on lui a promis les capitaux nécessaires, s'il obtenait l'aide et l'autorisation du gouvernement.

SUBVENTION AU PONT DE QUEBEC.

M. MORIN :

1. Le gouvernement a-t-il, depuis le 1er juillet 1903, payé quelques sommes sur le million voté pour le pont de Québec ?

2. Quelles sommes ont été ainsi payées, et à qui et à quelles dates ?

L'honorable H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) :

1. Le gouvernement n'a rien payé depuis le 1er juillet 1903 sur le million voté pour le pont de Québec

2. La réponse à cette question est contenue dans la réponse précédente.

SUBVENTIONS POSTALES—MONTREAL ET PORTS ANGLAIS.

M. HENDERSON, par M. Sproule :

Quel montant total a été payé par le gouvernement au cours de l'année terminée le 31 décembre 1903 à titre de subventions postales ou de subventions à des steamers pour service océanique et postal, ou pour tout autre service à vapeur entre le port de Montréal et tous port ou ports de la Grande-Bretagne ?

Sir RICHARD CARTWRIGHT (ministre du Commerce) : Je ferai observer à l'honorable député que presque toutes les subventions payées aux steamers se rapportent à un double service, de Montréal pendant l'été, de Saint-Jean ou d'autres ports pendant l'hiver. Par conséquent, il y a lieu de faire un partage. Ayant fait cette restriction, je dirai que le montant total de $110,656.25 a été payé. Les comptes seront tenus séparément à l'avenir.

PAIEMENT DES SERVICES DE LA MILICE A VALLEYFIELD.

M. CLARKE :

1. Les autorités municipales de Valleyfield ont-elles payé au gouvernement du Canada la somme demandée pour les services de la milice, qui a été appelée lors de la grève de Valleyfield ?

2. Quand la somme a-t-elle été versée ?

3. Quel était le montant réclamé par le gouvernement, et quel est le montant versé par la municipalité ?

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (Ministre de la Milice) : Qu'on me permette de lire un mémoire que mon sous-ministre a préparé sur cette question :

Voici quelle est aujourd'hui la situation : Le 10 du courant le conseil des ministres a approuvé le règlement de l'affaire conformément à la proposition faite par la municipalité, savoir : de payer les frais de transport et la solde des miliciens pendant les deux premiers jours après qu'ils eurent été appelés sous les armes.

Le soir du deuxième jour (le 26 novembre 1904), sept magistrats avaient ordonné le retrait des troupes et le département a été informé que le pouvoir qui peut faire appeler la milice peut aussi la faire retirer.

Cependant la milice ne se retira point le 26, parce que l'officier de service crut que ce ne serait pas prudent de le faire.

Une partie de la milice a évacué la ville le 27, d'autres soldats ont été rappelés les jours suivants, et que le 30 tous étaient partis.

Il a été avancé, à même le fonds consolidé, $4,481.01.

Le coût total du transport et de la solde pendant deux jours, que la municipalité aura à rembourser d'après l'arrangement, est de $2,040.24.

TRANSCONTINENTAL NATIONAL — ARPENTEURS ETRANGERS.

M. CLARKE :

Des protestations ont-elles été reçues de ou au nom de l'Association des ingénieurs géomètres du Canada ou de toutes autres personne ou personnes au sujet de l'emploi d'étrangers pour les explorations relatives au chemin de fer national transcontinental projeté ? Dans l'affirmative, de qui ont-elles été reçues et quand ont-elles été soumises au gouvernement ?

L'honorable H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) : Une protestation contre l'emploi d'étrangers pour les explorations relatives au chemin de fer national continental de la part de la " Dominion Institute of Amalgamated Engineering for British Columbia, Manitoba and Northwest Territories. Cette protestation a été reçue le 16 mars 1904.

DELEGUES AGRICOLES EN ANGLETERRE ET EN IRLANDE.

M. W. J. ROCHE :

1. Quels sont les fermiers envoyés en délégation par le gouvernement fédéral en Grande-Bretagne et en Irlande en 1904 ?

2. Quel montant a été payé à chaque délégué comme rétribution et frais de voyage ?

3. Quelle était la nature des devoirs assignés à chaque délégué, et en quelle partie du Royaume-Uni s'en sont-ils acquittés de leur mission ?

L'honorable CLIFFORD SIFTON (ministre de l'Intérieur) :

1. A. P. Stewart, John A. McPherson, James Dale, A. G. Hawkes, O. B. Fysh et Ben. Chubb.

2. Un somme de $100 a été avancée provisoirement, pour dépenses de voyage à MM. James Dale, A. P. Stewart et O. B. Fysh, mais rien n'a encore été payé à aucun d'eux comme salaire.

3. Ces délégués sont partis tout dernièrement pour l'Angleterre, leurs fonctions ne font que commencer, mais leurs instructions sont, d'une manière générale, d'encourager l'immigration au Canada, par des conférences, des causeries dans les localités qui leur seront assignées par le commissaire de l'immigration à Londres.

MANDATS POSTAUX ETRANGERS—DIRECRECTEUR DU BUREAU DE POSTE A SYDNEY, N.-E.

M. TAYLOR, par M. Sproule :

1. Le maître de poste de Sydney, N.-E., reçoit-il une rémunération ou un salaire du gouvernement de Terre-Neuve pour ses services comme tel ?

2. Le gouvernement du Canada a-t-il demandé aux autorités de Terre-Neuve de payer une partie du salaire du maître de poste de Sydney ou leur a-t-il fait des représentations relativement à la rémunération ou au salaire du dit maître de poste ?

L'honorable JAMES SUTHERLAND (ministre des Travaux publics). En l'absence du directeur général des Postes, je demande la permission de donner communication de l'état suivant, préparé par le département, en réponse à l'interpellation de l'honorable député (Mr. Taylor) :

Le directeur du bureau de poste à Sydney reçoit $50 par année du gouvernement de Terre-Neuve pour agir comme agent de ce gouvernement dans les opérations relatives aux mandats postaux, entre les Etats-Unis et Terre-Neuve, mais il est payé pour cela par le gouvernement canadien.

Le gouvernement du Canada n'a fait aucune représentation au gouvernement de Terre-Neuve et ne lui a pas demandé de payer une partie des appointements du directeur du bureau de poste de Sydney. Quand les arrangements en vertu desquels le directeur du bureau de poste de Sydney devint l'agent du gouvernement de Terre-Neuve pour le paiement des mandats postaux pris au Canada, eurent donné satisfaction, le gouvernement de Terre-Neuve voulut que le directeur du bureau de poste de Sydney fît la même chose pour les mandats postaux tirés aux Etats-Unis sur Terre-Neuve et en deman-

dant le consentement du gouvernement canadien à cet arrangement, il offrit de payer au directeur du bureau de poste la somme susdite. Le ministère des Postes en référa au directeur à Sydney, et avec son assentiment d'agir comme agent de Terre-Neuve aux conditions mentionnées, il en informa le gouvernement de Terre-Neuve et ce dernier le paie directement.

GRAIN TRANSPORTE A HALIFAX PAR L'INTERCOLONIAL POUR L'EXPORTATION.

M. KEMP, par M. Clarke :

1. Combien de minots de grain ont été transportés par l'Intercolonial à Halifax pour exportation, pendant le semestre qui a précédé le 1er mars 1904 ?
2. Quelle quantité a été transportée chaque mois ?
3. De quels ports des lacs ce grain a-t-il été expédié ?
4. Quel était, par boisseau, le tarif du transport entre lesdits ports des lacs et Halifax ?
5. Combien de milles ont été parcourus par chaque chemin de fer qui a fait ce transport ?
6. Quel montant chaque chemin de fer a-t-il perçu par boisseau ?
6. Quel était le coût estimatif, par boisseau, du service de transport fait par l'Intercolonial ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) : Les renseignements nécessaires pour répondre à cette question devront être obtenus de Moncton. J'attends qu'on me les transmette.

M. CLARKE : La question est réservée ?

L'honorable M. EMMERSON : Oui.

PERCEPTION DES PEAGES DU CANAL, A CARDINAL (ONTARIO).

M. TAYLOR (par M. Sproule) :

1. Qui est percepteur des péages à Cardinal, Ontario ?
2. Quels sont ses appointements, et quelle est la dépense totale entraînée par le maintien de ce bureau ?
3. Quelles ont été les recettes de ce bureau, l'an dernier ?
4. Se propose-t-on de garder un percepteur là où il n'est pas perçu de péages de canal ?
5. Quel est le sous-percepteur à Cardinal ?
6. Quels sont ses appointements ?

L'honorable M. EMMERSON :

1. Le docteur J. D. R. Williams est le percepteur à Cardinal.
2. Ses appointements sont de $700 par année; la dépense totale occasionnée par le maintien de ce bureau s'élève à $1,020.29.
3. Les recettes du bureau pour l'exercice financier expiré le 30 juin 1903 ont été de $1,561.91.
4. Les péages ont été suspendus pour la période de deux ans; pendant que l'expérience se poursuit, le percepteur a été maintenu en fonction dans le but de faire des relevés statistiques. La question de son emploi à l'avenir est présentement à l'examen.

SOLDE DES MILICIENS.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je propose que la Chambre se forme en comité général demain en vue de considérer les résolutions suivantes :

1. Le commandant général de la milice sera payé sur le pied de $6,000 par année, l'adjudant général sur le pied de $3,200 par année et le quartier-maître sur le pied de $3,200 par année.
2. La troupe permanente aura droit à la solde et aux allocations quotidiennes aux taux fixés par le Gouverneur en conseil ; la solde des soldats n'excédera pas 75 centins par jour, et celle des clairons au-dessous de 18 ans, 40 centins par jour.
3. Les officiers, officiers à brevet et les sous-officiers de la milice active, autre que la force permanente, auront droit à une solde dont le chiffre sera fixé par le Gouverneur en conseil; la solde des soldats en faisant partie sera au taux de 50 centins par jour lors de leur entrée au service, et pourra être portée à un maximum de $1 par jour pendant la troisième année de service.
4. Une allocation d'une piastre par jour, ou toute autre allocation qui pourra être fixée, sera payée à chaque officier et soldat pour chaque cheval dont il se servira en service actif, pendant la durée des exercices annuels, ou quand il sera de service à un titre quelconque comme susdit.

La motion est adoptée.

AJOURNEMENT—AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je propose que nous levions la séance.

M. R. L. BORDEN : Mon très honorable ami voudra-t-il nous dire quel sera demain l'ordre du jour ?

Sir WILFRID LAURIER : Nous nous proposons de soumettre demain le bill de la Milice, après quoi nous nous occuperons des subsides. On m'informe que le rapport de l'auditeur général sera déposé sur la table demain matin.

M. R. L. BORDEN : Mon très honorable ami n'oubliera pas, j'espère, de produire les documents et la correspondance entre le gouvernement et la Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, relativement aux modifications faites au contrat.

Sir WILFRID LAURIER : Je compte pouvoir déposer cette correspondance sur la table de la Chambre à une date très prochaine.. Puis je serai heureux de m'entendre avec mon honorable ami sur le choix d'un jour, au gré des deux partis, où nous ferons l'examen du bill du Grand-Tronc-Pacifique.

M. R. L. BORDEN : Ce sera très satisfaisant; mais j'aimerais à avoir une journée ou deux pour compulser la correspondance quand elle aura été produite.

Sir WILFRID LAURIER : Assurément.

M. JABEL ROBINSON : Le premier ministre voudra-t-il nous dire si le gouvernement se propose de présenter un projet de loi relatif à l'observance du dimanche ?

Sir WILFRID LAURIER : Les ministres ont reçu une députation de la Sunday Observance Association, qui les a priés de présenter un bill à ce sujet. Il se soulève à cette occasion une question très controversée relativement à la juridiction de notre parlement qui pourrait se trouver en conflit avec celle des provinces. L'affaire a été référée aux légistes de l'Etat et tant que nous n'aurons pas eu leur opinion, il ne me sera pas possible de répondre à la question de mon honorable ami.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 3 heures 35 de l'après-midi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 22 mars 1904.

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

M. l'ORATEUR : Le greffier de la Chambre m'apprend qu'une pétition a été présentée de la part de James E. Taylor qui demande le divorce et que cette pétition n'est pas revêtue de la signature d'un membre de la députation. Je rappellerai à celle-ci que le règlement de la Chambre exige que les pétitions portent la signature d'un député, car il faut que quelqu'un assume la responsabilité de chacune d'elles. Je prierai l'honorable représentant qui a déposé cette pétition de faire connaître son nom au greffier.

PRESENTATION DE RAPPORTS.

Sentence arbitrale du tribunal sur la délimitation de la frontière de l'Alaska.—Le très honorable sir Wilfrid Laurier (premier ministre).

Rapport de l'auditeur général pour l'année expirée le 30 juin 1903.—L'honorable W. S. Fielding (ministre des Finances).

Rapport du ministre de l'Agriculture, pour l'année expirée le 31 octobre 1903.—L'honorable Sydney Fisher (ministre de l'Agriculture).

LOI DE LA MILICE, 1904.

Le bill (n° 5) concernant la milice du Canada est lu pour la deuxième fois.

Article 1.

M. CLARKE : Avant d'entreprendre l'examen de ce projet de loi, puis-je savoir si le ministre de la Milice se propose de lui faire franchir cette étape aujourd'hui ? Il a eu la politesse de nous promettre un nombre d'exemplaires suffisant pour nous permettre d'en distribuer à ceux de nos commettants qui nous en feront la demande. Nous n'avons pas encore reçu ces exemplaires et nous n'avons pas pu nous rendre aux demandes qu'on nous a faites. Nous ne sommes pas prêts à nous prononcer avant d'avoir consulté les intéressés. Ce n'est que jeudi, je crois, que ce bill a été présenté.

L'honorable M. TISDALE : J'avais cru que nous nous bornerions aujourd'hui à l'étude des résolutions sans entreprendre de délibérer le projet de loi lui-même. Quant à moi, je n'ai même pas encore pu le lire.

Sir FREDERICK BORDEN : Je crois que nous pouvons entreprendre aujourd'hui l'étude du bill ; mais nous laisserons en suspens tous les articles que les députés nous demanderons de ne pas adopter sur-le-champ.

M. CLARKE : Nous ne connaissons pas les articles qui pourront soulever des objections.

M. R. L. BORDEN : Les choses peuvent s'arranger de cette manière : Plusieurs articles du bill sont exactement calqués sur la loi actuelle ; il y en a peut-être d'autres qui ne sauraient provoquer aucune objection. A n'en pas douter, il y aura une troisième catégorie d'articles, et ceux-là seront controversés. Nous pourrions probablement étudier les articles des deux premières catégories et laisser les autres en suspens pour nous permettre de communiquer avec les intéressés disséminés dans tout le pays et pour laisser aux députés de la gauche le loisir d'examiner les dispositions du projet de loi.

Sir FREDERICK BORDEN : Précisément. De plus, le bill ne sera pas adopté maintenant en comité général, de sorte que nous pourrons lui faire subir des retouches à une séance ultérieure.

L'honorable M. TISDALE : A mon sens, le ministre faciliterait la besogne en indiquant les modifications que ce bill fait subir à l'ancienne loi ; ce serait une tâche ardue pour nous que de chercher ces modifications. D'ordinaire, quand il s'agit de bills d'intérêt public ou de projets de loi ministériels, l'auteur du bill ou le ministre signale les dispositions nouvelles. Si le ministre peut nous fournir ces renseignements sans trop d'efforts, il facilitera la tâche de ceux qui ne sont pas au courant de ces modifications.

Sir FREDERICK BORDEN : Je suis prêt à signaler les dispositions nouvelles au fur et à mesure qu'elles se présenteront. J'ai transmis au chef de l'opposition un mémoire soigneusement élaboré. Au besoin, il va sans dire, tous ces documents pourront être réimprimés, mais je ne vois guère l'utilité d'une pareille démarche.

M. McCREARY : Quelle augmentation annuelle des dépenses publiques causera la mise en vigueur de ce bill ? Combien par année, de plus qu'à présent, coûtera l'entretien de la milice ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je crois que l'augmentation de la solde, qui est loin d'être la seule dépense, sera de 33 à 50 pour cent. Ainsi, la solde des hommes de la troupe permanente est aujourd'hui de 40 cents par jour et, sous l'empire des dispositions du bill, la solde la plus élevée sera de 75 cents, mais on ne la touchera qu'après 5 années de service. De sorte que l'augmentation de la solde de la troupe permanente ne dépassera guère 33 pour cent. Quant à la milice active, l'augmentation sera probablement plus forte. La solde la plus élevée est portée de 50 cents à un dollar, en tenant compte de la bonne conduite et des règlements qui seront établis. Quoi qu'il en soit, l'augmentation de la solde de la milice sera de $150,000 à $200,000, en tout, peut-être de $250,000.

M. McCREARY : Dans ces circonstances, je suis d'avis qu'il y a lieu de bien peser cette proposition d'augmenter de $250,000 le fardeau des dépenses que la population du Canada est appelée à supporter pour l'entretien de la milice. Quant à moi, je n'avais pas entendu parler de cette mesure avant mon arrivée ici cette année, et je ne crois pas qu'un grand nombre des habitants de l'Ouest aient eu connaissance de cette proposition d'augmenter considérablement les dépenses de la milice du Canada. Je conseillerais au ministre de laisser le bill en suspens pendant une quinzaine, au moins, pour permettre aux députés de s'en bien pénétrer et de recueillir l'avis de leurs commettants Les dépenses sont si élevées qu'on ne devrait pas à l'improviste saisir la Chambre d'une pareille proposition. Je ne dis pas que je combattrai le projet de loi, mais je serai tenté de le faire s'il doit causer une aussi forte augmentation de dépenses. Cette loi est-elle nécesaire ? La population l'a-t-elle demandée ? Quant à moi, j'aimerais que le bill demeurât en suspens pendant une quinzaine pour nous permettre de l'étudier à loisir.

Sir FREDERICK BORDEN : Quant à ce que dit mon honorable ami (M. McCreary) il est évident qu'il ne devait pas se trouver dans cette enceinte pendant les deux ou trois dernières sessions, lorsque cette importante question a été mise en discussion ; autrement il aurait eu connaissance des demandes d'augmenter la solde de la milice qui m'ont été adressées et qui ont été faites au gouvernement par les deux côtés de la Chambre.

Je ne m'oppose pas à ce que l'honorable député prenne l'avis de ses électeurs, mais, en ce qui a trait aux autres circonscriptions électorales du pays, je suis certain que la plupart d'entre elles sont disposées à rendre justice à ceux qui sont prêts à se consacrer à la défense du Canada.

M. McCREARY : Je crois que cette remarque du ministre est intempestive. Je consens à rétribuer équitablement le travail de chacun. Pourtant, j'ai des comptes à rendre à mes commettants et, bien que je n'aie pas lu le bill, il me semble qu'outre l'augmentation de la solde des membres de la milice, il décrète de plus l'augmentation de l'effectif.

Sir FREDERICK BORDEN : Il augmente l'effectif de la troupe permanente, c'est-à-dire, il permet de l'augmenter, mais cela n'entraîne pas une augmentation de l'effectif de la milice active.

M. McCREARY : Puisqu'il en est ainsi, je déclare que nous devrions savoir quelle sera réellement la dépense qu'occasionnera l'adoption de ce projet de loi et je demande, par conséquent, que le bill demeure en suspens jusqu'à ce que nous ayons eu le loisir de l'étudier.

M. SAM. HUGHES : S'il m'est permis d'intervenir dans cette querelle de ménage, je dirai que le représentant de Selkirk (M. McCreary) ne se propose évidemment pas de briguer les suffrages des électeurs de Winnipeg, où les membres de la milice sont nombreux. Je lui ferai également remarquer que ses remarques seront plus de mise lorsque nous délibérerons le projet de résolution inscrit à l'ordre du jour et traitant de l'augmentation de la solde. La population est saisie de cette question depuis deux ou trois ans. Je conseillerai au ministre de mettre en discussion aujourd'hui le projet de loi et de laisser en suspens tout article qui provoquera des objections afin de permettre à tous les intéressés de l'examiner.

M. CLARKE : Nous trouverions très utile d'avoir plus de loisir pour étudier le bill et de recevoir des exemplaires imprimés du projet de loi, ainsi que le ministre l'avait promis en le présentant l'autre jour. Nous pourrions alors recueillir l'avis de tous les citoyens qui font partie de la milice active et ces derniers pourraient faire connaître à leurs mandataires les modifications qu'ils désirent. Quant à la proposition d'augmenter la solde des militaires, pour ma part—et je suis certain d'être ici l'écho de mes électeurs—je l'approuve chaleureusement. A mon avis, nos militaires ont été outrageusement mal rétribués. Il y a lieu de s'étonner que le gouvernement ait pu recruter des hommes pour la maigre pitance d'autrefois.

Mais, en laissant cette question de côté, il s'agit de donner aux hommes en service l'occasion d'examiner les dispositions du projet de loi. Il est vrai que des débats ont déjà eu lieu et nous avons lu ce qui s'est dit dans cette Chambre pendant les sessions passées de l'opportunité de mettre la milice sur un meilleur pied, de la nécessité d'augmenter la solde et l'effectif. Cependant, en faisant la part de tout ceci, maintenant que le ministre de la Milice a élaboré un projet de loi qui est l'expression de ses idées et des opinions de ceux qu'il a consultés, ce n'est pas sans raison que nous lui demandons de fournir aux intéressés dispersés dans tout le pays l'occasion d'étudier cette mesure pendant quelques jours avant de faire franchir

cette étape au bill. Je crois que le ministre devrait compléter ses déclarations, s'il y a lieu, puis laisser le bill en suspens pendant deux ou trois semaines afin de permettre aux officiers de la milice et aux autres intéressés de faire connaître leur sentiment sur les modifications à l'étude. Mes paroles ne sont pas dictées par le désir d'entraver l'adoption du bill, mais par celui de hâter sa mise en vigueur.

Sir FREDERICK BORDEN : M. le président, je n'ai rien à ajouter à mes déclarations antérieures, si ce n'est des explications sur les différents articles du projet de loi. L'exposé que j'ai fait l'autre jour couvre tous les points importants et signale en quoi ce bill diffère de la loi actuelle. Quant à fournir l'occasion de l'étudier, j'apprendrai à l'honorable député (M. Clarke) et au comité que j'ai tout mis en œuvre pour connaître l'opinion des principaux militaires du pays. Je puis dire à mon honorable ami que j'ai demandé au commandant de chaque district son avis sur le projet de loi qui fut rédigé il y a plus d'un an.

M. SAM. HUGHES : A-t-on consulté ceux qui ne font pas partie de la troupe permanente ?

Sir FREDERICK BORDEN : Plusieurs des commandants de district ne font partie que pour la forme de la troupe permanente. Je dirai de plus à mon honorable ami que j'ai mandé à Ottawa des officiers comme le colonel Otter——

M. CLARKE : Un brave.

Sir FREDERICK BORDEN :——pour me venir en aide, et comme le colonel Henry Smith.

M. TAYLOR : Un autre brave.

Sir FREDERICK BORDEN : Ancien commandant de district et, selon moi, l'une des meilleures autorités au Canada en pareille matière. Ces militaires formaient partie d'un comité composé de six ou sept officiers qui, des semaines durant, mirent ce projet à l'étude et le présent bill est en grande partie le résultat de leurs délibérations. Il va sans dire que j'ai consulté le commandant en chef et certains officiers de l'état-major, à l'avis desquels j'attachais du prix. Tout ceci soit dit dans l'unique but de démontrer qu'il ne s'agit pas d'une proposition en l'air, mais d'un projet sagement élaboré, le fruit du travail de tous les membres de l'état-major et des officiers de la milice en général.

Certes, je désire vivement soumettre ce bill aux principaux militaires du pays ; mais je crois que cela ne doit pas interrompre nos délibérations. J'accepte le conseil de mon honorable ami, le leader de l'opposition, qui demande que le projet de loi demeure devant le comité. Nos délibérations seront publiées, des exemplaires du bill seront distribués et nous ne mettrons pas maintenant la dernière main à nos travaux. Le comité gardera le bill par devers lui et n'importe qui pourra revenir aux articles déjà mis en discussion et proposer des modifications avant que la loi soit votée en troisième délibération. Il n'y a pas d'entêtement de ma part, mais il me semble qu'il n'y a pas lieu de suivre le conseil du représentant de Toronto (M. Clarke) et qu'au contraire, il y a mille bonnes raisons d'avancer les travaux à cette séance du comité.

L'honorable CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) : Je crois que nous approuvons tous le but que se propose le député de Toronto (M. Clarke) et qui est, à n'en pas douter, de fournir la plus grande somme de renseignements fidèles touchant ce projet de loi au public en général——

M. CLARKE : Et aux officiers de la milice en particulier.

L'honorable M. FITZPATRICK : Très bien ; mais je crois que nous atteindrions plus facilement notre but en écoutant le conseil de mon honorable ami, le leader de la gauche. Le ministre de la Milice, le chef de l'opposition et moi avons entre les mains un mémoire soigneusement élaboré indiquant les dispositions de l'ancienne loi et les modifications projetées et les raisons qui motivent ces changements. Mon honorable ami me permettra de lui dire que nous pourrions examiner chaque article du bill, indiquer sous quel rapport il diffère de l'ancienne loi aujourd'hui en vigueur et les raisons de ces modifications. Sans adopter aucun article, mais en les repassant du premier au dernier, la Chambre pourrait obtenir tous les renseignements que nous possédons. Nous laisserions ensuite le projet de loi en suspens jusqu'à une date ultérieure. Dans l'intervalle, chaque député sera parfaitement renseigné et ces renseignements seront communiqués au public. J'espère que l'honorable député comprendra le but que nous poursuivons et que nous atteindrons en suivant le conseil du chef de la gauche.

L'honorable M. TISDALE: La question que je désire poser au ministre de la Milice est de mise, car s'il a reçu quelques communications du gouvernement impérial, je voudrais qu'elles fussent déposées sur le bureau. Le gouvernement a-t-il reçu des communications sur ce sujet du gouvernement impérial?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui.

L'honorable M. TISDALE : Des communications écrites? Je me rappelle que, lorsque la loi a été modifiée précédemment, le ministre a eu l'obligeance de nous communiquer tous les documents, sauf un ou deux qui étaient d'une nature confidentielle. S'il y a des communications qui n'ont pas ce cachet, je demanderai au ministre de les déposer à la première occasion.

Sir FREDERICK BORDEN : Je ne suis pas encore autorisé à déposer sur le bureau aucun document, mais rien ne s'oppose à ce

que je relate en substance ce qui s'est passé —à vrai dire, c'est ce que j'ai fait lors de la première délibération. Quatre questions seulement ont été discutées. D'abord, celle d'élaguer de la présente loi tout ce qui se rapporte à la force navale. Nous sommes tombés d'accord là-dessus après que j'eusse expliqué qu'un bill que présentera le ministre de la Marine et des Pêcheries (l'honorable M. Préfontaine) se rapportera à la force navale. Il s'est ensuite agi des restrictions dont la loi actuelle entoure la nomination du commandant en chef. Il fut résolu d'abolir la restriction qui empêchait de choisir un officier canadien, et il fut convenu qu'en temps de guerre—la loi actuelle le dit expressément —lorsque la milice serait appelée à l'activité en même temps que les réguliers, la Couronne nommera l'officier le plus ancien comme comandant de toute l'armée, y compris la milice. Telle a été l'entente, bien que le bill ne renferme aucun article à cet effet. Cette disposition a été omise——

L'honorable M. TISDALE : Il me semble que vous n'en avez pas parlé dans vos explications.

Sir FREDERICK BORDEN : C'est possible. C'est le résultat d'une inadvertance lors de la rédaction du bill, si je ne me trompe ; mais j'ai à la main un article que je proposerai plus tard pour remédier à cette lacune.

La troisième question se rapporte au rang respectif des officiers. Nous sommes convenus de retrancher l'article de la loi actuelle qui accorde à un officier de l'armée anglaise la préséance sur un officier du même grade de la milice canadienne dont la commission est plus ancienne.

M. CLARKE : Les déclarations du ministre de la Milice lors de la présentation du bill, vendredi dernier—si cette allusion m'est premise—m'avaient porté à attendre des explications plus complètes et plus circonstanciées au moment de la deuxième délibération. Les Débats de jeudi dernier lui attribuent ces paroles : Lorsque le bill sera voté en deuxième délibération, j'aurai l'occasion d'entrer dans de plus amples détails.

Sir FREDERICK BORDEN : Parfaitement, j'ai voulu dire que je fournirais des explications concernant chaque article du projet de loi.

M. CLARKE : Les membres de la milice, par tout le pays, n'ont pas eu l'occasion de prendre connaissance des remarques prononcées par l'honorable ministre, lorsqu'il a déposé son projet de loi devant la Chambre et le seul moyen qu'ils aient d'en connaître la portée, c'est d'étudier le bill lui-même. A l'heure qu'il est, il nous a été impossible de nous procurer assez d'exemplaires du bill pour en adresser à tous ceux qui nous en ont fait la demande. Dans ces circonstances, on hâterait l'adoption du bill en en expédiant des exemplaires aux électeurs et en leur accordant un délai de huit ou dix jours pour en étudier les dispositions. S'ils ont des objections à signaler, nous pourrions les soumettre au ministre, et des amendements pourraient être introduits, si c'était nécessaire.

Je ne doute pas que l'honorable ministre et ses conseillers ont apporté le plus grand soin à la préparation de ce projet, mais il y a des Canadiens qui portent un grand intérêt à la milice, qui ont fait beaucoup de sacrifices pour elle et on devrait leur fournir l'occasion de prendre connaissance des dispositions. Je ne cherche aucunement à en retarder l'adoption, mais je maintiens qu'on devrait permettre aux membres de la milice, par tout le pays, de l'étudier.

Sir FREDERICK BORDEN : J'admets la plausibilité des remarques de l'honorable député (M. Clarke) mais le but qu'il se propose sera plus sûrement atteint, si nous acceptons la proposition du chef de l'opposition. Je dois expliquer aussi plusieurs erreurs qui se sont glissées dans le bill tel qu'imprimé. Certains articles sont inutiles, d'autres devront être modifiés, de sorte que le bill, tel que soumis, ne donne pas une idée exacte des intentions du ministère de la Milice. Si nous en commençons immédiatement la discussion, je pourrai faire savoir exactement à la Chambre et partant au pays, quelles sont nos intentions actuelles. Je veux que le pays prenne connaissance du projet, et je comprends que ceux qui s'intéressent à la milice doivent avoir une semaine ou deux pour l'étudier. Cette occasion leur sera fournie, si nous commençons la discussion à présent.

M. R. L. BORDEN : Je considère que le but que se propose mon honorable ami (M. Clarke) serait atteint, si l'honorable ministre de la Milice faisait consigner dans les "Débats" le sommaire qu'il a entre les mains. Nous pourrons alors discuter le bill sans en adopter aucun article. La discussion sera rapportée dans les "Débats" et fera voir la différence entre le bill et la loi actuelle. Cela fournirait au pays tous les renseignements qu'il désire.

L'honorable M. CHS. FITZPATRICK : Ecoutez ! écoutez !

M. R. L. BORDEN : On pourrait s'arranger de manière à faire distribuer des exemplaires des Débats aux intéressés, par tout le pays.

L'honorable M. CHS. FITZPATRICK : Ecoutez ! écoutez !

M. R. L. BORDEN : De cette manière, ceux qui s'intéressent à ce projet, le comprendraient beaucoup mieux qu'ils ne le peuvent à présent.

Sir FREDERICK BORDEN : Je partage absolument cette opinion.

M. INGRAM : Nous ne sommes pas tous des militaires, mais nous en avons parmi nos électeurs, et je sais qu'au retour du mi-

nistre de la Milice d'Angleterre, les journaux ont publié les quatre points les plus importants de ce bill. Mais il ne faut pas toujours se fier à ce que disent les journaux et peut-être que nos militaires n'y ont pas attaché trop d'importance. Pour me mettre à l'abri de tout reproche de négligence, je proteste formellement contre la discussion de ce bill avant que les électeurs aient pu en prendre connaissance. Si l'honorable ministre veut procéder sans retard, je ne m'y oppose pas, mais il devra porter la responsabilité d'avoir engagé la discussion avant d'avoir permis aux militaires de se rendre compte de la nature de ce bill.

Sir FREDERICK BORDEN : Après ce que vient de dire l'honorable chef de l'opposition, l'honorable député (M. Ingram) aurait pu s'abstenir de faire ces remarques. Je ne crois pas qu'un seul homme dans le pays puisse me soupçonner d'un acte dérogatoire envers la milice. Je suis prêt à accepter la proposition du chef de l'opposition.

M. INGRAM : Il ne sied pas à l'honorable ministre de se montrer blessé des remarques que je viens de faire. J'ai des devoirs à remplir envers mes électeurs, et en les remplissant je ne mets pas en cause les intentions du ministre. Si j'ai des reproches à adresser au ministre de la Milice ou à son département, j'aurai le courage de le faire en bon anglais ; je ne procéderai pas par des insinuations.

Sir FREDERICK BORDEN : L'honorable député n'a pas eu l'intention de dire qu'on avait insinué——

M. INGRAM : Pas du tout.

Sir FREDERICK BORDEN : Alors, nous nous entendons parfaitement.

M. CLARKE : Depuis que cette discussion est commencée, on m'a remis un certain nombre d'exemplaires du bill que j'adresserai, le plus tôt possible, à mes électeurs. Si le ministre de la Milice désire procéder immédiatement, j'espère qu'il donnera des explications aussi complètes que possible, afin que les électeurs comprennent bien toute la portée de ce projet important.

M. R. L. BORDEN : Je comprends qu'aucun article du bill ne sera adopté; l'honorable ministre consignera simplement dans les Débats des déclarations catégoriques concernant les articles qui, par omissions ou additions, diffèrent de la loi actuelle. Après cela, nous serons mieux renseignés sur la nature et la portée du bill, mais aucun article n'en sera adopté.

M. McCREARY : On a toujours le droit de discuter n'importe quel article, lors de la troisième lecture.

M. R. L. BORDEN : Le bill restera devant le comité, et aucun article n'en sera adopté.

Sir FREDERICK BORDEN : Parfaitement. Cela revient à la proposition de l'honorable député de Toronto (M. Clarke) qui demandait de plus amples explications de ma part.

M. CLARKE : J'apprends avec plaisir que nous allons en connaître plus long sur la nature de ce bill.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Ainsi, il est entendu que chaque article du bill sera discuté, et ensuite laissé en suspend.

Article 1.—Titre abrégé.

Sir FREDERICK BORDEN : L'ancien titre était : " Acte concernant la milice et la défense." Vu que les forces navales doivent être enlevées à la juridiction du ministre de la Milice il m'a semblé qu'il ne serait plus exact d'appeler ce ministère le ministère de la Milice et de la Défense. C'est pourquoi le mot " défense " a été omis. L'ancien titre était plutôt long, et bien que plusieurs propositions aient été faites pour l'appeler le " département de la défense," j'ai considéré que " la milice du Canada " est un titre cher à beaucoup de Canadiens. Depuis 1776 jusqu'à présent, elle a joué un rôle important dans l'histoire du pays, et je crois que la population en général préférera ce titre, bien que certains officiers en eussent préféré un autre. L'ancien titre "Acte de la milice et de la défense " a donc été changé en celui de "Acte de la milice."

Article 2—Interprétation.

Sir FREDERICK BORDEN : Il y a ici des changements, mais ils me paraissent si évidents et si clairs qu'ils ne demandent aucune explication ; il me suffira de dire que l'interprétation du bill est beaucoup plus complète que celle de la loi actuelle.

Article 3.—Interprétation et définitions.

Sir FREDERICK BORDEN : Les mêmes remarques s'appliquent à cet article.

Article 4.—Le commandement en chef appartient au roi.

Sir FREDERICK BORDEN : Dans cet article, il n'y a virtuellement pas de changement.

Article 5.—Attributions du ministre de la Milice.

Sir FREDERICK BORDEN : L'article 5 est à peu près le même que dans la loi actuelle.

Article 6.—Sous-ministre et officiers.

Sir FREDERICK BORDEN : L'article est le même, excepté que les mots " et de la défense " ont été omis, ainsi que je viens de l'expliquer, il y a un instant.

Article 7.—Le ministre est chargé des ouvrages de défense.

Sir FREDERICK BORDEN : L'article y reste le même, excepté qu'il y est dit que le

ministre de la Milice aura en plus le pouvoir de construire des forts et fortifications. La loi actuelle ne comporte pas de tels pouvoirs.

Article 8.—Certains ouvrages réputés ouvrages publics.

Sir FREDERICK BORDEN : Cet article est le même que l'article 9 de l'ancienne loi, avec quelques changements.

L'honorable M. TISDALE : Quels sont ces changements?

Sir FREDERICK BORDEN : Le texte est abrégé.

L'honorable M. FITZPATRICK: Les changements ne sont que dans le texte.

M. L. R. BORDEN : D'après ce que je comprends, l'article 9 de la loi actuelle renvoie à l'acte des Travaux publics et pouvoit à l'expropriation et à la compensation par des arbitres officiels.

Sir FREDERICK BORDEN : Exactement.

M. R. L. BORDEN : Depuis l'adoption du bill actuel, la loi a été changée et pour les expropriations nous avons une loi appelée "Acte des expropriations." Par conséquent, dans le présent bill, on réfère en peu de mots à cet " Acte des expropriations " et cela remplace la plus longue mention qui se trouve dans la loi actuelle.

Sir FREDERICK BORDEN : Les articles 9, 10, 11 et 12 du bill seront omis.

M. SAMUEL HUGHES : Ecoutez ! écoutez !

Sir FREDERICK BORDEN : Ils sont devenus inutiles, puisque ces cas sont réglés par le code pénal.

Article 13.—Occupation d'immeubles dans les circonstances critiques.

Sir FREDERICK BORDEN : Cet article est nouveau et je vais le citer en entier. Il se lit comme suit :

Dans toute circonstance critique, l'officier général commandant, ou tout officier régulièrement autorisé par lui, peut, sous le régime des règlements, entrer dans tout édifice ou bâtiment ou pénétrer sur tout terrain et les occuper avec des troupes ou d'autres personnes, pour des fins de défense, et peut creuser des tranchées et élever des ouvrages de campagne sur tout tel terrain, et fortifier tout édifice ou bâtiment, et peut, pour les fins susdites, détruire tout tel bâtiment ou dépeupler et dévaster tout tel terrain, et détruire les vivres, récoltes, fourrages, approvisionnements et toutes autres choses, et abattre tous bestiaux, ou peut prendre ou faire prendre ces vivres, récoltes, moissons, fourrages, approvisionnements ou autres choses, et peut conduire ou faire conduire tous animaux vivants à quelque lieu de sûreté, et peut aussi mettre en réquisition les chevaux, mulets ou mules, bœufs ou autres animaux voulus pour des fins militaires.

2. Toute personne lésée par l'exercice de l'un quelconque des droits conférés par le présent article sera indemnisée à même le fonds du revenu consolidé du Canada.

Sir F. W. BORDEN.

Les pouvoirs conférés par cet article ne prennent effet qu'en temps de guerre ou d'insurrection.

M. SAMUEL HUGHES : A propos du réquisitionnement des chevaux, mules, mulets, bœufs, il serait peut-être à propos d'autoriser également le réquisitionnement des provisions et des fourrages et d'émettre des certificats pour les marchandises réquisitionnées.

Sir FREDERICK BORDEN : L'article 14 est semblable à l'article 10 de la loi actuelle. Il décrète que tous les habitants mâles du Canada, âgés de 18 ans et de moins de 60 ans, non exemptés ou frappés d'incapacité par la loi, et sujets britanniques, peuvent être appelés à servir dans la milice ; il décrète de plus que le Gouverneur général peut appeler au service toute la population mâle du Canada en état de porter les armes, dans le cas d'une levée en masse. Le paragraphe deux permet à un habitant mâle au Canada. âgé de moins de 18 ans de s'enrôler ou d'être enrôlé comme clairon, trompette ou tambour.

M. SAMUEL HUGHES : Pourquoi pas comme musicien, aussi?

Sir FREDERICK BORDEN : Je prends note de cette observation. L'article 15 est virtuellement le même que l'article 21 de la loi actuelle, et dit qui sera exempté du service. Cela comprend les membres du conseil privé, les membres du Sénat et de la Chambre des communes, les membres des conseils exécutifs provinciaux, les membres des législatures provinciales et les sous-ministres fédraux et provinciaux. Il y a aussi une disposition nouvelle, au paragraphe 3, qui se lit comme suit :

Nul n'a le droit à l'exemption s'il n'a, au moins un mois avant de réclamer cette exemption, déposé entre les mains de l'officier commandant dans le ressort duquel il demeure, sa déclaration attestée par serment, devant quelque juge de paix, des faits sur lesquels il base sa réclamation.

M. TISDALE : Dois-je comprendre qu'il n'y a pas de différence importante entre cet article du bill et l'ancienne loi ?

Sir FREDERICK BORDEN : Il n'y en a pas.

L'honorable CHARLES FITZPATRICK : Ce bill étend l'exemption aux membres du Conseil privé, du Sénat, de la Chambre des communes, etc.

M. SAMUEL HUGHES : Ils ne sont exemptés que lorsqu'il y a tirage au sort.

Sir FREDERICK BORDEN : Ils peuvent prendre du service, s'ils le désirent.

L'honorable CHARLES FITZPATRICK : Ils ne sont pas frappés d'incapacité, mais exemptés.

Sir FREDERICK BORDEN : L'article 16 qui concerne la preuve de l'exemption est le même que l'article 21, paragraphe 5, de la

loi actuelle. L'article 17 est aussi le même que l'article 21, paragraphe 6, de l'ancienne loi. Il décrète que l'exemption n'empêche pas de servir dans la milice nulle personne qui désire le faire et qui n'y est pas impropre pour cause d'infirmité physique ou mentale. La seule différence, c'est que dans la loi actuelle il n'est pas question d'infirmité mentale. L'article 18, qui concerne l'établissement de corps de cadets, est tiré du "Commonwealth Defence Act."

M. TISDALE : Cet article est nouveau ?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui. L'article 19, qui dit que les cadets ne seront tenus de servir qu'en cas de levée en masse, est aussi tiré du "Commonwealth Defence Act."

M. SAMUEL HUGHES : Cela a été demandé au Canada, longtemps avant l'adoption du "Commonwealth Defence Act". Ce dernier est copié de la loi canadienne.

Sir FREDERICK BORDEN : C'est bien probable, tout comme on a copié, je crois, notre loi concernant le tirage au sort, qui est maintenant connue sous le nom de loi australienne, bien qu'elle soit, en réalité, la loi canadienne.

L'article 20 est virtuellement le même que l'article 11 de la loi actuelle. Il divise la milice en quatre classes. L'article 21 est le même que l'article 12 de la loi actuelle ; il divise la milice en milice active et milice de réserve, décrète que la milice de réserve sera levée et maintenue conformément à des règlements établis par l'exécutif. L'article 22 est le même que l'article 13 de la loi actuelle.

M. R. L. BORDEN : L'acte d'interprétation dit que la milice du Canada comprend toutes les forces militaires du Canada, tandis que l'article 21 dit que la milice sera divisée en milice active et milice de réserve, que la milice active se composera de corps levés au moyen d'enrôlements volontaires et de corps levés au moyen du tirage au sort, que la milice de réserve sera levée et maintenue conformément à des règlements établis par l'Exécutif. La milice active doit-elle comprendre aussi la troupe permanente ?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui.

M. R. L. BORDEN : Dans ce cas, il sera peut-être nécessaire de modifier le texte du bill, un peu plus loin. A l'article 30, il est question de la troupe permanente comme si elle ne faisait pas du tout partie de la milice. Il y est dit qu'elle fournira des écoles d'instruction pour la milice, avec des instructeurs. Il vaudrait peut-être mieux faire disparaître cette apparente contradiction.

M. SAMUEL HUGHES : Un autre article dit que la milice active fera l'exercice pendant au moins 12 jours et pas plus de 30 jours par année, mais il n'y a rien dans le bill pour assurer l'existence de la troupe permanente pendant les 365 jours de l'année. Il n'y a pas de disposition pous assurer la permanence de cette troupe.

Sir FREDERICK BORDEN : Je crois que j'aurai un article à proposer à cet effet. L'article 22 est le même que l'article 13 de la loi actuelle, avec quelques additions. Il y est décrété que la durée du service, en temps de paix, sera de trois ans pour la milice active, et pour la milice de réserve cette durée sera telle que prescrite, selon qu'il en sera décidé par l'Exécutif. L'article 23 est le même que l'article 14 de l'ancienne loi dont on a retranché environ la moitié, comme inutile ; il a trait à la continuation des corps existants. L'article 24 est le même que l'article 15 de la loi actuelle, excepté qu'il autorise l'Exécutif de libérer tout officier ou tout homme de la milice, en aucun temps. L'article se lit comme suit :

> Le Gouverneur en conseil peut, en tout temps, libérer tout officier ou homme de la milice ; et en temps de paix tout officier ou soldat peut obtenir la permission de se retirer d'un corps s'il a donné à son commandant six mois d'avis de son intention à cet égard.

L'honorable M. HAGGART : Dans la loi actuelle, est-il question de l'Exécutif ?

Sir FREDERICK BORDEN : Non. La loi actuelle dit que tout officier ou soldat, en temps de paix, peut prendre sa retraite, après en avoir donné un avis de six mois à l'officier commandant. Le bill actuel permet à l'Exécutif de libérer tout officier ou soldat, en tout temps.

L'honorable M. HAGGART : Pourquoi a-t-on mis dans la nouvelle loi "en conseil" ? Je croyais que la nomination et la démission des officiers était une prérogative du roi et du Gouverneur général, indépendamment du conseil.

Sir FREDERICK BORDEN : J'examinerai cette question.

M. SAMUEL HUGHES : L'honorable député fait erreur. Si ceci veut dire le Gouverneur général, sur l'avis de ses ministres responsables, c'est très bien ; mais si cela veut dire, au contraire, le Gouverneur seul, de son propre consentement, c'est une erreur. En Angleterre, quand on parle du pouvoir souverain du Roi, on n'entend pas le Roi seul, mais le Roi agissant sur l'avis de son ministre responsable. Si c'est la même chose qu'on veut dire par cet article, c'est très bien ; mais dans le cas contraire, il vaudrait mieux conserver l'ancien texte.

Sir FREDERICK BORDEN : Je crois que c'est aussi ce que veut dire l'honorable député de Lanark-sud—la Couronne.

L'honorable M. HAGGART : Voici ma prétention : La nomination d'un officier ou la remise d'une distinction quelconque est une prérogative du souverain. Il n'est pas tenu, en cela, de suivre l'avis de son ministre. Sans doute que si le souverain fait une nomination contraire aux vœux du ministre, ce

dernier a le droit de se démettre, mais l'avis préalable du ministre n'est pas nécessaire. On empiète sur cette prérogative en mettant dans la loi les mots " en conseil ".

M. SAMUEL HUGHES: Je regretterais de voir ces remarques de l'honorable député de Lanark-sud, acceptées comme l'expression de la loi constitutionnelle.

L'honorable M. HAGGART : Je m'incline devant la haute compétence de l'honorable député de Victoria-nord (M. Hughes).

M. SAMUEL HUGHES : Je suis très honoré de pouvoir enseigner quelque chose à mon honorable ami.

Sir FREDERICK BORDEN : L'article 25 du nouveau bill remplace les articles 16, 17 et 18 de la loi actuelle. Les divisions et les changements se feront au moyen de règlements. L'expérience a démontré que cela est absolument nécessaire.

M. CLARKE : Comment sont-ils faits actuellement?

Sir FREDERICK BORDEN : Dans certains cas, ils sont décrétés par le statut. Mais par suite de l'agrandissement du pays, du mouvement et du déplacement de la population, de l'établissement de nouvelles provinces, et le reste, il est utile et même indispensable à la bonne administration de la milice que ces attributions soient confiées à l'exécutif.

M. CLARKE : Je suppose que les décrets du conseil ordonnant de nouvelles divisions seront à la disposition du parlement?

Sir FREDERICK BORDEN : Le pays n'a rien à craindre en donnant ce pouvoir à l'exécutif, puisque ces règlements font partie de la loi et doivent être déposés sur le bureau de la Chambre dans les dix jours qui suivent la convocation du parlement, chaque année.

M. CLARKE : Et les rapports de la milice aussi, je suppose?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui, et de plus, ces changements sont publiés dans l' " Officiel."

L'honorable M. FITZPATRICK : Il n'y a réellement pas de changement dans la loi ; car, aux termes de l'article 17, on peut faire tout ce que le nouvel acte autorise. C'est simplement une meilleure rédaction, voilà tout.

Sir FREDERICK BORDEN : L'article 27 remplace l'article 22 de la loi actuelle. Ce dernier est ainsi conçu :

La milice active se compose de régiments et de compagnies de cavalerie, de régiments et de batterie d'artillerie de campagne, de compagnies d'infanterie à cheval, de compagnie du génie, de régiments et de batteries d'artillerie de place, de bataillons et de compagnies d'infanterie, et de corps de marine——

Bien entendu, cete partie se trouvera supprimée.

M. HAGGART.

—dans les proportions fixées par Sa Majesté, et l'effectif de chaque régiment, batterie, bataillon, compagnie ou corps, est réglé, et les officiers en sont nommés, au besoin, par Sa Majesté.

L'article de la nouvelle loi est conçu en ces termes :

La milice active se compose des corps qui sont, en quelque temps que ce soit, désignés par le Gouverneur en conseil, et le Gouverneur en conseil peut, en tout temps, licencier tout corps ou toute partie de corps, s'il juge à propos de le faire.

L'article 28 remplace l'article 24 la présente loi ; l'article 23 est omis. L'article 24 prescrit qu'on prêtera serment devant un officier commandant.

M. SAMUEL HUGHES : La formule du serment se trouve légèrement modifiée ; le ministre voudra-t-il nous dire pourquoi on a fait ce changement?

Sir FREDERICK BORDEN : Pour le rendre plus——

M. CLARKE : Plus obligatoire?

M. SAMUEL HUGHES : Je ne pense pas que ce soit la raison. Le ministre aura-t-il l'obligeance de lire les deux?

Sir FREDERICK BORDEN : La loi actuelle prescrit :

Chaque homme de la milice active signera un registre matricule dans lequel seront consignées les conditions de son service, et chaque officier de milice, après sa nomination, et chaque soldat, après engagement ou rengagement, prêteront serment sous la forme qui suit, savoir :

" Je, A. B., promets et jure sincèrement (ou déclare solennellement) que je serai fidèle et porterai vraie allégeance à Sa Majesté "

L'officier commandant la troupe, la batterie, la compagnie ou le bataillon, selon le cas, pourra faire prêter ce serment ou recevoir cette affirmation, s'il a lui-même prêté le même serment devant un puge de paix.

Et la forme modifiée du serment est ainsi conçue :

Je soussigné.. .. .. jure que je servirai bien et fidèlement Notre Souverain Seigneur le Roi, ses héritiers et successeurs, dans l.. .. .. durant l'espace de .. .. ans, ou jusqu'à ce que je sois légalement libéré, rayé des rôles ou destitué, et que je résisterai aux ennemis de Sa Majesté et ferai garder et observer la paix de Sa Majesté, et qu'en tout ce qui regardera mon service je m'acquitterai fidèlement de mes devoirs suivant la loi. A ce, Dieu me soit en aide.

C'est copié, si je ne me trompe, sur le serment anglais. Trouve-t-on à redire à cette formule ?

M. SAMUEL HUGHES : La seule objection, c'est que, tandis que l'ancienne formule contenait simplement une promesse d'allégeance vraie au souverain, ce qui est clair, pratique et démocratique, le serment actuel dit : " Je servirai notre souverain seigneur le Roi ". Il est possible que ce soit le voyage de l'honorable ministre en Angleterre qui lui

ait mis ces idées dans la tête. Où a-t-il pris cette locution ?

M. CLARKE : Le roi est-il notre seigneur militaire en vertu de la constitution ?

Sir FREDERICK BORDEN : J'examinerai ce point. L'article 29 a trait à la troupe permanente et remplace l'article 28 de la loi actuelle, paragraphe 1. La rédaction est nouvelle et l'effectif se trouve simplement portée de 1,000 à 2,000. L'article 30 remplace le paragraphe 2 de l'article 28 de la loi actuelle. Les articles 26 et 27 de la loi actuelle sont omis ; ils sont devenus inutiles, l'autorité qu'ils confèrent étant donnée ailleurs. Le paragraphe 3 de l'article 28 de la loi actuelle est laissé de côté.

M. R. L. BORDEN : Que prescrit ce paragraphe ?

M. SAMUEL HUGHES : Je ferai observer encore une fois qu'il n'y a aucune disposition ayant trait à un service ininterrompu l'année durant. L'honorable ministre n'a pas pris de mesure en vue du maintien de la troupe permanente au delà d'une période de trente jours.

Sir FREDERICK BORDEN : L'article 26 de l'ancien acte est ainsi conçu :

Sa Majesté peut accepter les services de corps de volontaires, sauf les règlements qui seront de temps à autre établis.

L'article 27 :

Tout corps de volontaires pourra convenir des conditions de son engagement et établir des règlements qui ne seront pas incompatibles avec le présent acte.

Le nouvel acte renferme une disposition à cet effet. L'article 3 est celui auquel mon honorable ami fait allusion. " Les officiers, sous-officiers et soldats de ces corps "—cela a trait au service continu de la troupe permanente, et mon honorable ami a parfaitement raison. Nous sommes à préparer un article qui sera d'accord avec les termes du nouveau bill, et renfermera virtuellement les dispositions contenues dans ce paragraphe.

Sir FREDERICK BORDEN : Ils y ont collaboré. Nous avons l'intention d'insérer un article nouveau à la place de celui imprimé dans le bill.

L'article 31 dit :

Le Gouverneur en conseil fait, au besoin, tous les règlements nécessaires pour l'enrôlement des hommes susceptibles d'être appelés au service militaire, et des jeunes gens astreints à l'exercice et instruction en qualité de cadets et pour toute procédure s'y rattachant, ainsi que pour déterminer, sans préjudice des prescriptions du présent acte, l'ordre dans lequel doivent servir les personnes mentionnées dans les classes établies par ledit présent acte; et ces règlements ont la même vigueur et le même effet que s'ils faisaient partie du présent acte.

M. LaRIVIERE : Avant d'aller plus loin, le ministre voudra-t-il nous dire quelle position est faite aux cadets de première et de seconde classe qui ont passé par les écoles militaires ? Quel rang auront-ils dans le service militaire? Y entreront-ils comme simples soldats, ou auront-ils droit à des commissions d'officiers ? Jouiront-ils d'un privilège quelconque ? Ils ont consacré du temps et du travail à acquérir la connaissance de la loi militaire, ils ont subi des examens et reçu des certificats,—très jolis, quelques-uns sur parchemin,—leur donnant le titre de cadets de l'école militaire de première ou de seconde classe. Ces certificats leur assureront-ils un grade dans la milice?

Sir FREDERICK BORDEN : Le bill actuel contient une disposition en vertu de laquelle ils peuvent être attachés à la milice active.

M. LaRIVIERE : Qu'arrivera-t-il s'ils sont appelés à servir ? Ont-ils le privilège d'un grade?

Sir FREDERICK BORDEN : Naturellement, s'ils sont appelés à faire le service, les officiers choisiront parmi leurs recrues les plus capables, et les certificats de ces cadets les signaleront sur-le-champ à l'attention des officiers. Des règlements seront passés.

M. LaRIVIERE : Y a-t-il quelque disposition de loi qui leur confère un privilège à cet égard ?

Sir FREDERICK BORDEN : Il n'est guère possible de rédiger par une loi les détails de cette nature ; mais il sera préparé des règlements relatifs à cette question ainsi qu'à d'autres ; et ces règlements seront annexés à la loi et auront force de loi. Ces règlements seront imprimés et déposés sur la table.

M. SAMUEL HUGHES : Le ministre veut-il parler des cadets du collège militaire Royal ?

M. LaRIVIERE : Je veux dire les cadets des écoles militaires ordinaires.

M. SAMUEL HUGHES : A mon avis, ils devraient, comme les autres, débuter au bas de l'échelle et monter graduellement.

Sir FREDERICK BORDEN : L'article 33 est virtuellement la répétition de l'article 32 de la loi actuelle. L'article 34 est le même que l'ancien article 33 ; l'article 35 est le même que l'ancien article 34, paragraphe 1, moins quelques légers changements dans les termes. L'article 36 correspond au paragraphe 2 de l'article susdit de la loi actuelle. Je désire signaler à l'attention ce que je vais dire. J'ai l'intention de changer quelques mots de l'article 36 du bill aujourd'hui soumis au comité. Au lieu de dire comme à présent :

Pourvu, toutefois, que la troupe permanente ne soit pas disponible ou en force suffisante à cette fin.

Ces mots seront insérés :

Pourvu, toutefois, que la troupe permanente, ou aucune partie d'icelle, si elle se trouve disponible et en nombre suffisant, soit employée à cette fin avant qu'on ait recours à d'autre corps de la milice.

M. R. L. BORDEN : Pourra-t-il se produire quelque confusion à cet égard? Par exemple, trois juges de paix, ou deux juges de paix et le warden ou maire de la municipalité sont autorisés à appeler sous les armes la milice active. Or, il se peut que vous ayez dans ce district un corps de la milice active ne faisant pas partie de l'effectif permanent. C'est à l'officier commandant du district ou à l'officier supérieur de la milice active d'agir. Supposons que celui-ci n'ait pas le commandement du corps permanent, alors le statut prescrit que le corps permanent répondra à l'appel, bien que la demande soit adressée à quelqu'un qui n'en a pas le commandement. Ne pourra-t-il pas se produire quelque confusion?

Sir FREDERICK BORDEN : Cette circonstance ne pourrait guère se produire, parce que dans tous les cas la troupe permanente se trouve en un endroit où il y a un commandant de district. Mais je vais examiner ce point et j'ajouterai quelques mots en vue d'une telle éventualité, de l'absence du pays par exemple, du commandant du district. Toutefois, dans ce cas, quelqu'un serait là pour le remplacer.

M. SAMUEL HUGHES : Il est une autre objection de la nature de celle faite par le chef de l'opposition. Supposons qu'il se produise une émeute dans la ville d'Ottawa ; l'officier commandant le district est sur les lieux, mais il n'y a pas de troupe permanente ici. Si je ne me trompe, le commandant de ce district-ci n'a pas de troupe permanente sous ses ordres. Que va-t-il faire et où va-t-il se procurer des hommes? Supposons qu'il éclate une émeute là où il y a un major, ou un capitaine ou un lieutenant, et celui-ci autorisé à appeler la milice sous les armes ; comment pourra-t-il s'assurer les services de la troupe permanente?

Sir FREDERICK BORDEN : La loi prévoit, je pense, que la troupe permanente ne sera appelée sous les armes que dans les grands centres de population, ou aux endroits où il se trouve une troupe permanente. Dans la ville de Toronto, il y a une troupe permanente sur les lieux, et elle sera appelée la première en cas d'émeute. Dans les campagnes éloignées, ou dans la ville de Montréal, peut-être, il ne sera pas possible d'utiliser cette troupe.

M. CLARKE : Le commandant du district, si on lui en fait la réquisition, a le pouvoir de faire sortir la troupe permanente. Il y aurait peut-être de sérieux inconvénients à donner à deux juges de paix le pouvoir de réquisitionner la troupe permanente, qui n'est pas vis-à-vis du peuple dans la même position que la milice. Le commandant du district a-t-il quelque autorité en la matière ? A-t-il quelque pouvoir de lui-même, et peut-il à sa discrétion obéir ou refuser d'obéir aux ordres de ces deux juges de paix? Il pourrait, en effet, se présenter des cas dans lesquels il ne serait ni sage ni judicieux de faire servir la troupe permanente, à moins que le ministre de la Milice n'en prît la responsabilité. Je conçois qu'il puisse y avoir des circonstances dans lesquelles il ne serait pas prudent de laisser décider par deux juges de paix s'il est à propos ou non de faire sortir la troupe permanente.

Sir FREDERICK BORDEN : L'officier local a le commandement dans les limites de son district.

M. CLARKE : Exerce-t-il quelque discrétion?

Sir FREDERICK BORDEN : Prenez le cas de Toronto, par exemple ; l'officer local y a le commandement de la troupe permanente dans les limites du district.

M. CLARKE : Que signifie cet article? Il n'a aucune discrétion si ce n'est pour faire sortir la troupe permanente. C'est une question que nous devrions considérer très attentivement. J'aimerais à avoir l'occasion de discuter cette question davantage.

Sir FREDERICK BORDEN : Les occasions ne manqueront pas.

M. SAMUEL HUGHES : L'honorable ministre de la Milice vient d'émettre l'idée même qui m'avait frappé quand j'abordai la question il y a un jour ou deux : c'est que les détachements du corps permanent seront ceux dont on requerra les services dans les villes et les bourgs ; mais dans les campagnes, ce sera la milice qui devra se charger de la besogne désagréable de supprimer les émeutes. C'est pour cette raison que, lors de la seconde lecture du projet de loi, je me propose de combattre la mesure du commencement à la fin.

L'honorable M. TISDALE : Il me semble que, pour être applicable, il faudrait que tout l'article fût plus précis. Je veux dire qu'il faudrait déclarer plus nettement qui a le commandement de la troupe permanente et quels corps seront appelés à servir. C'est très important. Je me suis trouvé moi-même une fois dans l'obligation d'agir, et c'est une sérieuse responsabilité pour qui que ce soit de faire sortir la milice. Vous ne savez pas quels sont vos pouvoirs, et il est nécessaire qu'ils soient nettement définis si vous voulez être en mesure d'agir promptement dans le cas d'une émeute soudaine. A la lecture de cette disposition, je ne pourrais dire qui a le pouvoir d'agir et quel corps doit être appelé, si ce n'est dans un cas, celui où la troupe permanente est disponible. Tout est parfaitement clair, alors ; car le rouage est simple. A mon avis, il faudrait

un texte plus précis pour les fonctionnaires civils qui sont chargés de mettre la machine en mouvement. Une fois l'affaire mise en marche, les officiers militaires doivent mettre sous les armes les corps dont ils ont le commandement. Vous dites que dans tel cas en particulier la troupe permanente devrait être appelée, mais qui nous dit que la troupe permanente est dans tel cas disponible ou non ? Allez-vous prendre en considération la question de la distance et autres circonstances locales ? A la lecture de cet article, je ne puis me persuader que les autorités civiles ou militaires auraient le droit d'agir, si ce n'est dans un cas, celui où la troupe permanente serait disponible.

Sir FREDERICK BORDEN : Mon honorable ami, si je ne me trompe, voudrait une définition plus précise des circonstances dans lesquelles on devra réquisitionner la troupe permanente et de celles dans lesquelles on devra réquisitionner la milice active. Il me semble pourtant que le langage du bill est suffisamment clair. Supposons qu'il éclate une émeute dans la ville de Toronto ; il ne saurait y avoir le moindre doute qu'aux termes de ce bill la troupe permanente devra être mise en mouvement. Mais, si l'émeutre éclatait à Ottawa, à des centaines de milles de distance du corps permanent, il me semble que les autorités municipales ne devraient pas hésiter à appeler la milice sous les armes, ou plutôt que le commandant du district utiliserait aussitôt la milice active d'Ottawa. Je ne vois pas trop comment il serait possible de rendre le bill plus précis qu'il n'est, car il pourrait fort bien arriver, par exemple, que, pour une raison ou une autre, surtout durant la période des exercices annuels, que la troupe permanente fût absente de Toronto, et qu'il fût absolument nécessaire d'appeler la milice. Si la loi prescrivait que, dans le cas de certaines villes, comme Toronto, London, etc., on n'aurait recours qu'à la troupe permanente, ces villes se trouveraient en très mauvaise posture dans le cas où la troupe permanente serait absente.

L'honorable M. TISDALE : Il ne se présente pas de doute dans le cas des deux villes dont l'honorable ministre parle ; mais prenez le cas d'un centre rural à mi-chemin entre ces deux villes, on se demanderait peut-être lequel, du corps permanent ou de la milice, devrait être appelé ; et d'autre part, la troupe permanente pourrait être plus éloignée du théâtre des troubles que le corps de milice. Il y a une double difficulté à surmonter. Vous constaterez que les volontaires ne remplissent ce devoir qu'à contre-cœur. Je suis d'avis qu'il serait bon d'ajouter quelque chose à l'article de manière à ce qu'il soit bien clair que lorsque la milice est appelée sous les armes, elle doit obéir ; autrement, nous aurons la répétition ici de ce qui se passe aux Etats-Unis. Lorsqu'il éclate là-bas une émeute, on se demande si c'est aux troupes fédérales ou à la milice de l'Etat à la réprimer, et la conséquence est que l'émeute a libre cours et le sang coule avant que les troupes soient sur les lieux, par suite de la répugnance que l'on a à appeler sous les armes la milice de l'Etat. La loi actuelle, quels que soient ses défauts sous d'autre rapports, est assez précise. Les magistrats ont le pouvoir de réquisitionner les troupes nécessaires pour la répression d'une émeute.

L'honorable CHARLES FITZPATRICK : Il n'y a rien de changé à cet égard.

L'honorable M. TISDALE : Cette disposition dit que si la troupe permanente est disponible, la milice ne sera pas appelée. Aux termes de la loi actuelle, vous pouvez réquisitionner l'une ou l'autre. Ce que j'ai en vue, c'est la paix publique ; car j'admets comme mon honorable ami de Toronto (M. Clarke) que c'est là un devoir très désagréable à remplir pour les miliciens. La milice active se compose de volontaires ; mais d'autre part, une des raisons les plus fortes que l'on ait de maintenir une forte organisation de la milice, c'est qu'une milice est disponible en tout temps pour prêter main-forte à l'autorité civile en vue d'assurer l'ordre, et on ne devrait jamais hésiter à remplir ce devoir. Bien que ce soit un devoir pénible à remplir, il importe de se rendre compte que les membres de ce corps, lorsqu'ils sont appelés sous les armes, doivent obéir. Ce n'est ni une insulte qu'on leur fait, ni une honte qu'ils subissent.

Une des tâches les plus difficiles que les soldats d'aucune troupe aient à remplir, c'est la répression d'une émeute. Le soldat qui craint la bataille est méprisable ; mais il faut un grand empire sur soi-même pour garder son sang-froid dans des circonstances parfois très pénibles ; et pourtant, c'est là un devoir qui s'impose au volontaire. C'est son devoir envers la population au sein de laquelle on l'envoie rétablir l'ordre et qui souffrira tout particulièrement des menées de ces émeutiers, si la paix n'est pas promptement rétablie.

M. FITZPATRICK : Aux termes de la loi qui autorise aujourd'hui la milice à prêter main-forte à l'autorité civile, celle-ci doit d'abord s'assurer s'il y a lieu d'appeler la milice sous les armes. La loi n'est pas changée à cet égard. L'autorité civile a toujours l'initiative, mais lorsqu'elle fait sa réquisition à l'autorité militaire, cette réquisition est transmise à l'officier commandant du district ou à l'officier supérieur de la milice active. Puis, il y a ceci de nouveau, qu'une fois la réquisition faite à l'officier supérieur, celui-ci doit faire sortir la troupe permanente, si elle est disponible. Ce n'est qu'en cas d'absence de la troupe permanente qu'il lui est loisible d'utiliser les services de la milice active. Le seul changement ici c'est donc que la troupe permanente doit être utilisée la première. Si j'ai bien compris, l'objection de mon honorable ami (l'honorable M. Tisdale) c'est qu'on a laissé à la dis-

crétion de l'officier commandant du district de dire si à ce moment la troupe permanente est disponible ou non. Mais il faut bien laisser l'affaire à la discrétion de quelqu'un et c'est assurément au commandant du district qu'il appartient de dire si la troupe permanente est disponible, et dans le cas où elle est disponible, c'est son devoir de la faire sortir. Il ne peut avoir recours à la milice active qu'à défaut de la troupe permanente ; mais chaque fois que la milice active est appelée, elle est tenue de répondre à l'appel, sous la nouvelle loi comme sous l'ancienne.

M. CLARKE : Je m'oppose à cette disposition plus fortement que mon honorable ami (l'honorable M. Tisdale). C'est devenu une pratique trop générale de réquisitionner la milice à propos de troubles de peu d'importance dans les villes, et il est temps qu'on y mette fin. S'il éclate une émeute dans une ville et qu'il y ait des membres de la troupe permanente de disponibles, c'est le devoir de l'officier commandant le district de les appeler les premiers sous les armes. Il est possible que le gouvernement ne s'attende pas à ce que la municipalité solde le salaire de ces hommes pendant qu'ils seront occupés à remplir ce devoir spécial. A mon avis, ce sont les autorités municipales qui sont les premières tenues de réprimer les émeutes, quand même devraient-elles dans ce but employer des constables spéciaux. Pour ma part, je proteste énergipuement contre la disposition qui autorise deux juges de paix ou le maire d'une ville à réquisitionner la troupe permanente sans le consentement de l'officier commandant du district.

L'honorable M. FITZPATRICK : Les autorités civiles n'ont rien à y voir ; une fois la réquisition faite, toute l'autorité se trouve conférée au commandant du district.

M. CLARKE : Le commandant du district a-t-il quelque discrétion ou quelque responsabilité ? C'est ce que je voudrais savoir. Si j'ai bien compris le texte de la loi, il n'est qu'un simple automate, et lorsqu'une réquisition lui est transmise par certains juges de paix ou le maire de la ville il doit agir.

M. FITZPATRICK : Exactement.

M. CLARKE : Et si la troupe permanente n'est pas disponible, il doit appeler la milice active sous les armes.

Il me semble que l'on devrait avoir d'autres moyens à épuiser avant que la troupe permanente ou la milice active fussent autorisées à intervenir pour réprimer les émeutes qui éclatent parfois dans les villes.

M. FITZPATRICK : Cette disposition de la loi existe depuis des années; quel changement mon honorable ami voudrait-il qu'on y apportât ?

M. CLARKE : Je voudrais une modification, parce que certaines municipalités ont réussi à se soustraire aux obligations qui pesaient sur elles. L'ancienne loi les obligeait, sous peine d'amende, excepté en certains cas, à payer les frais d'entretien de la milice dont l'intervention était demandée, et je crois que cette disposition est mise de côté.

Sir FREDERICK BORDEN : Non pas; on la maintient.

M. CLARKE : Je désire que le commandant du district jouisse de quelque discrétion, ou qu'il soit tenu, avant de pouvoir appeler les soldats de la milice sous les armes, d'obtenir l'assentiment du ministre de la Milice. Je signale ce point à l'attention de mon honorable ami (sir Frederick Borden).

M. SAMUEL HUGHES : Des magistrats et certaines personnes qui ne voient que du désordre par tout le pays trouvent des émeutes jusque dans les mouvements les plus insignifiants ; c'est ainsi qu'on a envoyé à Toronto, sans aucun motif sérieux, des soldats venus des diverses parties de la province d'Ontario.

M. CLARKE : C'est une vraie comédie.

M. SAMUEL HUGHES : Les acclamations bruyantes de quelques jeunes gens ont servi de prétexte à l'intervention militaire, et le budget de la ville de Toronto s'est vu de ce chef grevé de dépenses considérables. Il me semble qu'un cerveau bien équilibré aurait pu apaiser en dix minutes les troubles dont on a été témoin à Montréal l'été dernier, et qu'il eût été facile de mettre fin aux émeutes de Valleyfield sans recourir à la force armée. En pareils cas, les municipalités devraient nommer des constables spéciaux ; de cette façon, la milice serait moins souvent appelée à maintenir l'ordre et les soldats moins souvent exposés au mépris de la foule. En temps d'émeute, le premier polisson venu peut cracher à la figure du soldat en faction sans que ce dernier puisse se venger d'un pareil affront.

Des DEPUTES : Oh !

M. SAM. HUGHES : C'est le cas ; j'ai été moi-même témoin des injures que nos soldats doivent subir sans murmurer. S'ils étaient en même temps constables, ils pourraient mettre leurs insulteurs en état d'arrestation, mais l'uniforme qu'ils portent les prive de ce droit. Je voudrais que la milice ne pût être appelée à intervenir que pour réprimer les insurrections ou dans des cas très graves.

Sir FREDERICK BORDEN : Rien, à mon sens, ne saurait plus efficacement prévenir les appels inutiles à la force armée que la mise à la charge des municipalités des frais de l'intervention militaire.

M. SAM. HUGHES : J'en conviens.

Sir FREDERICK BORDEN : Le cas est prévu par une disposition de la loi actuelle,

et cette disposition, je demande qu'on la maintienne. Toute ville sera responsable des frais occasionnés par son appel à la force armée. Je donnerai plus tard lecture d'un article où cette disposition sera exprimée avec plus de clarté. Il n'est pas à souhaiter, j'en conviens, que l'on fasse appel à la milice en ces circonstances, mais il ne faut pas oublier qu'avant la confédération les lois provinciales contenaient déjà des dispositions analogues, et je ne crois pas que nous puissions aujourd'hui refuser au pouvoir civil l'appui de la milice. Dans ce cas, quelle sera la ligne de démarcation ? Qui aura le droit de faire appel à la milice, si ce n'est la municipalité même au sein de laquelle l'émeute est censée exister ?

M. R. L. BORDEN A l'heure qu'il est, trois juges de paix quelconques, absolument étrangers au gouvernement municipal, ont le droit de réclamer l'intervention militaire. Il importerait, ce me semble, de modifier cet état de choses. La municipalité étant tenue de payer les pots cassés, ce n'est pas absolument à tort qu'on demande pour elle le droit de dire son mot lorsqu'il sera question de recourir à la force armée. La loi est muette sur ce point. Quoi qu'en dise le ministre de la Justice, la loi me paraît manquer de clarté. Supposons, par exemple, que l'on ait une troupe permanente dans la province du Nouveau-Brunswick, qu'une émeute se déclare à Saint-Jean et qu'une réquisition soit présentée à l'officier le plus élevé en grade de cette ville, cet officier devra-t-il appeler la troupe permanente de Frédéricton ou celle qu'il commande à Saint-Jean ? D'après le ministre de la Justice, la loi désignerait le commandant du district ou, en son absence, l'officier le plus élevé en grade dans cette ville. Cet officier devra-t-il appeler la troupe permanente de Frédéricton ou celle qu'il commande à Saint-Jean ? D'après le ministre de la Justice, la loi désignerait le commandant du district ou, en son absence, l'officier local le plus élevé en grade de la milice active. Ce n'est pas absolument exact :—

L'officier de district commandant ou l'officier le plus élevé en grade de la milice active, présent dans une localité.

A qui faudra-t-il donc adresser la réquisition ? Cette loi a suscité des embarras sérieux ; je le sais pour avoir eu à m'occuper, en ma qualité d'avocat, d'un procès né d'un appel à l'intervention militaire. Il me semble donc que le présent article, de même qu'un article subséquent, mérite de fixer l'attention de l'honorable ministre de la Justice. Le pouvoir dont est investi l'officier commandant d'intenter des poursuites, sous l'autorité de la loi, ne laisse pas que de soulever une question assez grave. Un officier commandant étant décédé après avoir intenté une action, les tribunaux décidèrent que l'administrateur de sa succession avait droit de continuer les poursuites, mais de profondes divergences d'opinion se manifestèrent, et deux savants juges ne crurent pas devoir partager l'avis de leurs collègues. Supposons que l'officier commandant meure avant d'intenter les poursuites, ne surgirait-il pas une difficulté que ne prévoit pas la décision rendue par la Cour Suprême du Canada ? En définitive, ces poursuites sont intentées pour le compte de l'Etat, ainsi que le démontre la disposition qui autorise le gouvernement à avancer le montant de la solde et des allocations durant l'instance. Ne vaudrait-il pas mieux que ces poursuites fussent intentées au nom de la Couronne ? Ne serait-il pas préférable de faire en sorte que ces paiements ne fussent plus l'objet de contestations devant les tribunaux ?

Pour éviter toute imprudence, on ferait peut-être bien aussi de rédiger la formule que doivent signer les personnes qui font appel à la milice. Aujourd'hui, la réquisition est rédigée soit par trois juges de paix, soit par le maire, le préfet ou tout autre officier municipal, qui se servent pour cela de la phraséologie de leur choix ; cela a assez fréquemment soulevé la question de savoir si les termes de la réquisition étaient bien conformes à la lettre de la loi. Il serait bon, ce me semble, que la loi contînt une formule susceptible de pénétrer ceux qui la signeront de la gravité de leur démarche. De plus, nul ne songerait ensuite à contester la légalité d'une formule ainsi signée. Voilà, en attendant que l'on étudie le principe même du bill,—étude que je n'aborderai pas aujourd'hui,—autant de sujets qui méritent de fixer l'attention du ministère de la Milice.

M. TARTE : Je voudrais appeler l'attention sur un cas vraiment pénible qu'on m'a signalé. Au cours de la malheureuse grève qui a éclaté à Montréal l'été dernier, des associations ouvrières ont protesté en ma présence contre l'intervention de la milice en temps de grève. Certains de leurs membres m'ont représenté qu'on avait appelé pour les combattre leurs amis et même leurs frères qui faisaient partie de la milice. Mon honorable ami (sir Frederick Borden) ne pourrait-il pas faire en sorte que les amis, les frères des grévistes ne soient plus appelés sous les armes en pareil cas ? La question vaut la peine d'être étudiée, ce me semble.

M. SAM. HUGHES : Le ministre voudra bien observer que la portée de l'article 36 resterait la même si on en retranchait les mots : "le commandant du district," car cet officier est toujours le plus élevé en grade qui soit présent dans une localité. Dans le cas signalé par mon leader (M. R. L. Borden), si l'officier de district commandant la troupe de Frédéricton habitait Saint-Jean, il ne pourrait pas, sous l'autorité de l'Acte de la milice, appeler à Saint-Jean la troupe permanente de Frédéricton ; force lui serait de s'adresser à la milice de Saint-Jean.

M. FITZPATRICK : Les points soulevés par mon honorable ami (M. Borden) se recommandent à l'attention. On peut obvier à l'inconvénient qui existe actuellement en ce qui concerne la personne au nom de laquelle les poursuites devront être intentées. Pour ce qui est de la formule à être employée par les personnes qui demandent l'intervention militaire au nom de l'autorité civile, la difficulté serait de trouver une phraséologie qui s'adaptât à toutes les circonstances. Je serais d'avis de laisser le plus de latitude possible à ceux qui sont tenus d'exercer un pouvoir discrétionnaire dans des circonstances critiques. La question est pleine d'intérêt, et je m'efforcerai, avec la permission de mon honorable ami (sir Frederick Borden), de préparer une formule aussi générale que possible.

L'honorable député de la division Sainte-Marie (M. Tarte) vient de signaler un cas extrêmement pénible. C'est un de ces cas d'occurence fréquente comme il s'en présentait déjà en 1878, mon honorable ami doit se le rappeler; mais je ne vois pas, pour le présent du moins, comment on pourrait en éviter le retour. Notre milice active se recrutant nécessairement en grande partie dans les rangs ouvriers, il s'ensuit nécessairement aussi que les émeutes, et surtout les émeutes ouvrières, doivent être réprimées par des membres de la classe ouvrière. Je ne vois pas qu'on puisse aplanir cette difficulté autrement qu'en restreignant le champ de recrutement de la milice active. Les cas de cette nature sont vraiment pénibles et l'on devrait tout faire pour en prévenir le retour.

M. R. L. BORDEN : Le ministre n'estime-t-il pas aussi que la municipalité devrait avoir son mot à dire relativement à l'appel des troupes, puisque c'est elle qui doit en supporter tout le fardeau ?

M. FITZPATRICK : C'est bien mon avis, mais il arrive parfois que la partie responsable du paiement n'usent pas, en pareil cas, de toute la diligence voulue. Les autorités municipales pourraient fort bien ne se soucier guère, dans les circonstances, d'assumer la responsabilité des obligations devant résulter de l'appel fait à la milice. On pourrait peut-être disposer qu'on ne devra s'adresser aux juges de paix qu'au cas où les représentants de la municipalité manqueraient à leur devoir. La question mérite d'être étudiée, mais mon honorable ami conviendra qu'elle ne laisse pas de présenter des côtés épineux.

M. BORDEN : Sans doute.

Sir FREDERICK BORDEN : Pour revenir aux cas vraiment pénibles dont a parlé le représentant de la division Sainte-Marie, mon honorable ami voudra bien noter qu'il y a ici une disposition portant que l'on devra d'abord appeler la troupe permanente, disposition de nature à améliorer sensiblement l'état de choses actuel.

M. HUGHES

M. TARTE : Très bien, très bien.

Sir FREDERICK BORDEN : C'est, je crois, le plus loin qu'on peut aller dans ce sens. Pour ce qui est des restrictions à apporter au pouvoir ou à l'autorité qu'ont les magistrats d'appeler la milice, j'ai eu l'occasion ce matin de lire dans les ordonnances du roi à l'armée, les articles qui portent sur ce sujet. Malheureusement, nous ne saurions adopter ces règlements sans outrepasser la limite de nos attributions. On y trouve cependant une disposition fort sage, c'est celle qui oblige le magistrat qui se prévaut de son autorité à se tenir aussi près que possible de l'officier qui commande la troupe.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Sir FRED. BORDEN : Je le répète, nous ferions bien, je crois, d'inclure une disposition aussi sage que celle-là dans notre loi. Mon honorable ami, le ministre de la Justice, rédigera peut-être un article obligeant le magistrat à prendre sa part de la responsabilité.

M. TARTE : Et des coups.

M. CLARKE : L'honorable ministre est-il d'avis qu'il conviendrait de laisser quelque discrétion à l'officier de district commandant dans les cas d'appel de la troupe permanente ou de la milice ? Cet officier ne devrait-il pas se convaincre que les autorités municipales ont épuisé tous les moyens à leur portée ? Il arrive souvent que ce que l'on appelle une émeute se réduit à une affaire insignifiante dont deux douzaines de constables pourraient avoir raison : mais lorsque la milice sera disponible et que, selon toute probabilité, les autorités municipales n'auront rien à payer, deux juges de paix pourront prendre l'initiative sans plus se soucier des circonstances que de l'autorité municipale. C'est aux abus de cette nature qu'il importe de mettre fin. En cas d'appel de la troupe permanente, il est présumable que la municipalité n'aurait rien à payer, attendu que la solde de la troupe court toujours et qu'il ne saurait être question de la doubler.

Sir FREDERICK BORDEN : Il y a une disposition spéciale qui oblige la municipalité à payer les frais.

M. CLARKE : On devrait trouver un moyen énergique d'empêcher les municipalités de se soustraire à leurs obligations. On a abusé dans le passé du pouvoir d'appeler la troupe. On ne devrait appeler la troupe permanente ou la milice active que lorsque l'officier commandant se sera convaincu que leur intervention est devenue nécessaire. Je ne crois pas qu'il soit prudent de laisser à deux juges de paix le soin de décider cette question. Le commandant du district ne devrait-il pas être revêtu de quelque pouvoir ? Ne devrait-il pas avoir son mot à dire avant d'appeler les troupes ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je tiendrai compte de tous les avis que l'on émettra, mais je ferai observer que nous nous sommes contentés de maintenir des dispositions vieilles d'un demi-siècle.

M. CLARKE : Nous voulons améliorer ces dispositions.

Sir FREDERICK BORDEN. Il y a de ces vieilles choses qu'on ne saurait améliorer.

M. TARTE : On pourrait néanmoins améliorer cette loi.

Sir FREDERICK BORDEN : S'il y eut un moyen d'améliorer le présent article, il me semble qu'on y serait arrivé en un demi-siècle.

M. GALLIHER : En suivant le conseil de l'honorable député de Toronto (M. Clarke), on aboutirait peut-être à un conflit d'autorité. Que le maire d'une municipalité et un autre juge de paix jugent à propos d'appeler la milice, et que, d'un autre côté, le commandant du district soit d'un avis contraire, vous avez tout de suite un conflit d'autorité. Qui déciderait en pareil cas?

M. TISDALE : L'officier n'est pas responsable; force lui est de se conformer aux ordres qu'on lui donne. La loi pourrait cependant disposer que pour appeler la troupe il faudra plus que l'autorité d'un magistrat ou de deux juges de paix. On pourrait, par exemple, exiger qu'il soit fait une réquisition par un juge de la cour Supérieure. Mais il est essentiel que la responsabilité incombe à l'autorité civile et non à l'autorité militaire.

M. CLARKE : Par autorité civile, l'honorable député entend, je suppose, l'autorité municipale ?

M. TISDALE : Non pas, l'administration de la justice.

M. CLARKE : Je prétends que les municipalités devraient pouvoir émettre leur avis. A l'heure qu'il est, elles sont virtuellement bâillonnées ; deux juges de paix sans responsabilité envers personne en particulier ont le pouvoir d'appeler la milice sans même prendre l'avis des autorités municipales.

Sir FREDERICK BORDEN : Dans la plupart des cas, ce sont les maires qui ont fait la réquisition. L'article 37 reste tel qu'il est actuellement. L'article 38 est semblable au paragraphe 4 de l'article 34 de la loi actuelle. L'article 39 est semblable au paragraphe 5 de l'article 34 de la loi actuelle, sauf l'augmentation de la solde.

M. SAM. HUGHES : Le ministre a augmenté le supplément accordé pour chaque cheval, mais non la solde des hommes qui reste fixée à cinquante cents par jour. Il accorde $1.50 par jour pour chaque cheval, ce qui constitue une augmentation de cinquante cents, mais la solde des hommes reste au même chiffre. Je voudrais qu'en temps d'émeute chaque officier et soldat reçut cinq dollars par jour et qu'il fût payé pour chaque cheval un supplément aussi élevé qu'on voudra.

Sir FREDERICK BORDEN : Nous avons établi cette disposition dans le but de nous procurer rapidement des chevaux.

M. SAM. HUGHES : Il est beaucoup plus difficile de trouver des hommes. Nombre de ces jeunes gens perdent de deux à quatre dollars par jour chaque fois qu'ils sont appelés en service actif.

Sir FREDERICK BORDEN : Une fois recrutés ils sont obligés de respecter leur engagement; il n'en est pas ainsi des chevaux.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre voudrait-il revenir à l'article 36 ? Le ministre de la Justice conviendra avec moi, j'espère, de la nécessité qu'il y a de modifier quelque peu cet article. Lisons-en les deux ou trois premières lignes :

L'officier de district commandant ou l'officier le plus élevé en grade de la milice active, présent dans une localité, doit appeler cette milice ou ce qu'il en juge nécessaire pour empêcher ou réprimer toute telle émeute ou violation de la paix appréhendée ou déjà commencée, lorsqu'il en est requis par écrit, soit par le président ou *custos* des sessions trimestrielles de la paix, soit par trois juges de paix, ou par deux juges de paix et le préfet, le maire ou tout autre chef de la municipalité ou du comté dans lequel cette émeute ou violation de la paix se produit ou est appréhendée comme susdit, pourvu, néanmoins, que la troupe permanente ne soit pas disponible ou en force suffisante à cette fin.

La première partie de cet article ne semble pas concerner du tout la troupe permanente. Le ministre a proposé un amendement où il est dit qu'on pourra appeler la force permanente, mais il a oublié d'indiquer de quelle façon on devra l'appeler. Pour appliquer les dispositions de cet article, il faudra nécessairement le modifier de quelque façon.

Sir FREDERICK BORDEN : En effet. La restriction formait un autre article que l'on a voulu réunir à celui-ci ; je dois dire que la tentative n'a pas été heureuse. L'article peut se modifier. L'article 39 est en tous points semblable au paragraphe 5 de l'article 34 de la loi actuelle, sauf certaines modifications relatives à la solde. C'est notre intention d'ajouter à l'article 39——

M. HAGGART : Avant d'aller plus loin; je demanderai au ministre si l'article 38 est tiré de la loi actuelle ?

Sir FREDERICK BORDEN : Il l'est.

M. HAGGART : Dans ce cas, le soldat peut remplir l'office de constable ?

M. SAM. HUGHES : Il est dit à la ligne deuxième que les hommes ne devront servir qu'à titre de miliciens.

Sir FREDERICK BORDEN : C'est notre intention d'ajouter à l'article 39 le paragraphe suivant :

2. Toutes les sommes que, sous l'autorité du présent acte, l'on aura recouvrées d'une municipalité en paiement des services de la troupe permanente ou de ce qu'il en aura été nécessaire, seront immédiatement déposées par le commandant, ou toute autre personne autorisée, au crédit du receveur général pour le compte de la force permanente.

Il devient évident, grâce à cette disposition, que la municipalité est tenue de solder les dépenses occasionnées par l'appel de la troupe permanente. L'article 40 correspond en tous points au paragraphe 6 de l'article 34 de la loi actuelle.

M. TISDALE : Voici l'article auquel le leader de la gauche a voulu faire allusion. Je me souviens qu'on a déjà rapporté ici un cas qui m'a convaincu de toute l'injustice de cet article à l'endroit du commandant à qui il incombe, bien malgré lui, d'accomplir cette pénible besogne. Il lui faut de plus courir les risques d'un procès. Puisque nous sommes sur la voie des réformes, nous ferions bien de chercher un moyen de soustraire le commandant aux conséquences désagréables et injustes pour lui dont le présent article fait suivre l'accomplissement de son devoir. Afin de tout centraliser, je suggérerais que les procédures fussent intentées par le gouvernement ou quelque haut fonctionnaire du ministère de la Milice. Il est déjà assez pénible pour les soldats d'accomplir cette besogne, surtout si l'on tient compte des insultes dont a parlé mon honorable ami de Victoria-nord—et il est malheureusement trop vrai que nos soldats doivent souffrir ces insultes sans murmurer—sans qu'ils soient encore tenus d'attendre le bon plaisir des autorités municipales pour toucher leur solde. J'ose espérer que le ministre s'occupera de la question et verra à porter remède à cet état de choses.

M. FITZPATRICK : Je crois que l'on ferait bien de suivre l'avis du chef de l'opposition relativement à la manière d'intenter les procédures, mais je crains qu'il soit un peu difficile de substituer un autre fonctionnaire de l'Etat. A tout événement, toutes ces choses méritent d'être étudiées, et elles le seront avant que nous donnions notre réponse.

M. R. L. BORDEN : Il me semble que les miliciens devraient être payés tout de suite par le gouvernement. Il y a déjà eu beaucoup de retards, j'en sais moi-même quelque chose. Le gouvernement est autorisé à payer, mais il n'y est pas obligé. Je crois que le statut devrait pourvoir à ce qu'il payât tout de suite, sauf à se faire rembourser par la municipalité. S'il se produit un retard, les miliciens ne devraient pas en souffrir. Il leur est déjà arrivé, à ma connaissance, d'attendre leur argent deux ou trois années durant, parce que certain litige était encore pendant.

M. HUGHES.

Sir FREDERICK BORDEN : Depuis quelque temps on a pris l'habitude de payer presque immédiatement. Dans le cas de la ville de Montréal il s'est produit un certain retard, mais il était inévitable. Le gouvernement aurait bien voulu payer tout de suite, mais cela lui était impossible, parce qu'on ne lui avait pas encore fait parvenir les états de compte.

M. CLARKE : A qui est-ce de décider ce que devra être l'état de compte ? A la municipalité ou à l'autorité militaire ?

Sir FREDERICK BORDEN : L'état de compte est envoyé par l'autorité militaire.

M. CLARKE : Mais à qui appartient d'en fixer le quantum ? Il n'y a pas bien longtemps, il s'est présenté devant nous un cas: les autorités municipales ayant requis l'aide de la milice, cette dernière vola à leur secours; or, la municipalité suggéra le rappel des troupes, mais l'officier qui les commandait et devait être bon juge des circonstances, les retint là. Cependant, son avis ou sa recommandation fut sans effet lorsqu'il s'agit de les payer.

Dans quelle posture est l'autorité militaire en pareil cas ?

Sir FREDERICK BORDEN : La question ayant été soumise au ministère de la Justice il fut décidé que l'autorité qui avait demandé l'aide des troupes pouvait décider de s'en dispenser, et que le commandant aurait dû les retirer lorsqu'on l'en avait requis. En tous cas, d'après la loi alors en vigueur, la municipalité n'était tenue de payer que le temps pour lequel elle avait requis l'aide des troupes et durant lequel elle avait consenti qu'elles fussent à sa disposition.

M. CLARKE : Alors, est-ce aux autorités municipales de juger s'il y a émeute, et quand cesse cette émeute ?

M. FITZPATRICK : Oui.

M. CLARKE : Et les autorités militaires n'ont rien à y voir ?

M. FITZPATRICK : Rien.

M. CLARKE : Ainsi, des gens qui ont appris à commander à la foule et à réprimer les émeutes n'ont pas un mot à dire dans des circonstances comme celles-là, mais les juges de paix qui ont demandé l'aide de la milice sont aptes à décider qu'on n'en a plus besoin ?

Le commandant n'a rien à dire sur la question de savoir quand elles devraient se retirer ?

M. FITZPATRICK : C'est bien cela.

M. CLARKE : En vérité, ce n'est pas satisfaisant.

M. FITZPATRICK : La milice vient simplement au secours des autorités civiles, et c'est tout ce qu'elle a à faire. Mon honorable ami (M. Clarke), devrait opter pour l'une

ou l'autre alternative du dilemme. Il y a quelques instants il voulait que l'autorité civile, que le maire eût seul le pouvoir de décider quand il faudrait requérir l'aide de la milice. Alors, c'est assurément au maire qu'il devrait appartenir de décider quand il faudrait que la milice se retirât. Pour moi, je ne trouve pas qu'il faille attribuer ce pouvoir à la municipalité. Dans certains cas, cela pourrait mettre en péril de graves intérêts publics, et, à ce point de vue il peut être important d'avoir recours à la milice, sans égard à la municipalité ni au maire. Il peut arriver que celui-ci dans son propre intérêt, ne tienne guère à s'adresser aux autorités militaires. Par exemple, la crainte d'obérer la municipalité, peut l'empêcher d'agir. Rien ne s'oppose à ce que trois juges de paix puissent agir eux-mêmes.

M. CLARKE : Je suis bien sûr que l'honorable ministre ne voudrait dénaturer aucune des paroles que je viens de prononcer. J'ai dit que je ne trouvais pas tout à fait bon que l'autorité civile—représentée par ces deux juges de paix—eût le droit d'appeler la milice régulière au secours des citoyens sans que l'officier du district qui la commande eût quelque latitude à cet égard.

M. FITZPATRICK : Il en est ainsi, pourtant.

M. CLARKE : Je m'en tiens à ce que j'ai dit. Je prétends que si l'on demande l'aide des autorités militaires en cas d'émeute, il doit leur être permis de se prononcer sur la question de savoir quand il faut que les troupes cessent d'agir. Il est anormal que des gens sans expérience en ces matières aient droit, que l'aide des troupes soit nécessaire ou non, de les faire sortir et de dire ensuite qu'il n'en est plus besoin, parce que ces autorités civiles ont peut-être sondé l'opinion de leurs commettants et découvert qu'elles les mécontenteraient en persistant à laisser agir la milice. Si l'on accordait au commandant plus de latitude lorsqu'il s'agit de faire sortir les troupes ou de les rappeler, l'autorité locale ou municipale serait moins exposée à céder au sentiment qui pourrait alors régner chez la plus grande partie du peuple. J'admets avec le ministre de la Justice que dans certains cas l'intervention des troupes est nécessaire à la protection de l'intérêt public, quelle que soit l'opinion qui règne dans l'endoit où elle doit s'exercer. Cependant, la loi actuelle accorde trop de pouvoir à l'autorité civile et trop peu à l'autorité militaire.

Si j'ai pris la parole, c'était pour signaler au ministre ces anomalies et ces lacunes dont la loi est entachée et auxquelles il faudrait remédier.

M. TISDALE : Il nous faut user de beaucoup de prudence en légiférant sur ces questions ; et ne pas confondre les autorités municipales avec les autorités militaires. Ce serait aller trop loin que de permettre à celles-ci de rappeler les troupes à leur gré. Nous devons avoir grand soin de limiter le pouvoir militaire et de le subordonner au pouvoir civil autant que peut l'exiger la sécurité publique ; autrement, nous porterions atteinte à nos institutions. Jusqu'à présent notre législation a reposé sur ce principe et, à mon sens, il faudrait qu'il en fût encore ainsi. Ce principe a subi en Angleterre l'épreuve des siècles et a été jugé fécond en résultats rapides et satisfaisants. Il est bon que les contempteurs de la loi sachent qu'il y a, en arrière du pouvoir civil, un autre pouvoir assez puissant pour les forcer d'obéir à la loi. Aux Etats-Unis le malheur est que la milice est assujettie aux rouages du système électif. La milice des Etats est la force à laquelle on a recours pour la répression des émeutes et elle est sous le commandement du gouvernement qui est élu par le peuple. Les autorités militaires des Etats-Unis ne peuvent agir que lorsque le pays est menacé par l'étranger. La beauté de notre système c'est que pas un politicien, qu'il s'occupe de politique municipale ou parlementaire, ne peut participer à l'envoi ou au rappel des troupes, et, à mon avis, c'est là le seul système convenable et sûr qui doive régner. Bien que je me sois occupé de la milice durant des années et que j'y sois encore attaché jusqu'à un certain point, je m'opposerais de toutes mes forces au moindre empiétement de l'autorité militaire sur l'autorité civile. Nous voulons qu'il soit bien compris que le pouvoir militaire existe seulement pour une, ou plutôt pour deux raisons, savoir : la défense du pays et la protection de nos droits civils.

Sir FREDERICK BORDEN : En réponse à l'honorable député de Toronto (M. Clarke), je dois dire qu'il me paraît évident que si nous condamnons les municipalités à recourir elles-mêmes à la milice et à la payer de ses services, nous devons leur reconnaître le droit de dire quand elles cesseront d'en avoir besoin. Je ne vois pas bien comment on pourrait déléguer à l'officier commandant le pouvoir de maintenir en service des troupes ainsi payées, sans égard au désir de l'autorité qui les a fait demander et qui est tenue de les payer.

Sauf la restriction concernant les officiers impériaux, l'article 41 est identique à l'article 37 de la loi actuelle, amendé en 1898. C'est un des articles les plus importants en ce qu'il rend possible la nomination d'un officier de la milice canadienne ou, de fait, celle de n'importe quel officier dans les limites de l'empire. Je l'ai déclaré cet après-midi, nous avons obtenu le consentement des autorités impériales à cette modification.

M. CLARKE : Les autorités militaires, les officiers et soldats des corps de milice du Canada se sont-ils plaints, en général, que le commandant en chef, qui, jusqu'à présent, a toujours été un officier anglais d'outre-mer, ne remplissait pas ses devoirs d'une

façon satisfaisante ? A-t-on cherché à faire voir par quelque bonne raison pourquoi il fallait avoir plus de latitude par rapport au choix de cet officier ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je crois qu'il faudrait plutôt demander s'il y a de bonnes raisons pour qu'un pays comme celui-ci, avec six millions de citoyens indépendants et absolument capables de se gouverner eux-mêmes ne soit pas libre de placer à la tête de son armée un officier qui en fait partie. Il me semble que rien, absolument rien, ne s'oppose à ce qu'on nous accorde plus de latitude au sujet de ce choix et que cette restriction odieuse par laquelle on a fait planer des doutes sur la capacité des officiers canadiens devrait disparaître de nos statuts.

M. CLARKE : A-t-on déjà critiqué l'utilité des commandants en chef que nous nous avons eus jusqu'ici et les officiers et soldats dont nos troupes se composent ont-ils protesté contre leur nomination ? Peut-on se procurer le compte rendu d'aucun débat sur ce point, pour faire voir que ces officiers distingués qu'on nous a envoyés de temps à autre ne se sont pas acquittés de leurs devoirs d'une manière satisfaisante ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je prie l'honorable député de demander cela à son voisin l'honorable député de Victoria (M. Hughes).

M. CLARKE : Il m'est arrivé plus d'une fois de le consulter sur des questions concernant la milice et je n'ai jamais eu à le regretter, il m'a toujours donné de bons avis. Mais ce n'est pas lui qui est responsable de ce bill. Je pense que j'avais raison de demander au ministre de la Milice, comme je l'ai fait, si l'on trouvait que notre milice n'avaient pas bénéficié au plus haut degré de la nomination d'un officier anglais d'outre-mer comme commandant en chef. A-t-il été demandé une modification par aucun membre responsable de la milice du Canada.

M. SAM. HUGHES : L'honorable ministre ayant jugé bon de parler de moi, je lui ferai remarquer que le système d'après lequel on nommait commandant en chef un officier anglais d'outre-mer nous permettrait de nous débarrasser de lui s'il ne nous convenait pas, tandis que nous devrons garder quand même celui qui sera nommé en vertu de la nouvelle loi.

Sir FREDERICK BORDEN : Lors même que la question posée par l'honorable député de Toronto (M. Clarke) serait plausible, je ne crois pas qu'elle se rattache nécessairement à ce point. Il aurait dû plutôt demander si le Canada a conquis un rang assez éminent par son progrès, par l'héroïsme de ses soldats, tant ici que dans la guerre d'Afrique, pour avoir droit de confier le commandement de ses troupes à un de ses propres enfants ou, du moins, pour ne plus être présumé incapable de produire un homme habile à les commander.

M. CLARKE : Assurément, l'honorable ministre ne va pas s'imaginer qu'on a entravé jusqu'à présent le développement du pays en confiant le commandement de ses troupes à un officier anglais d'outre-mer?

M. FITZPATRICK : L'honorable député prétend-il que c'est révoquer en doute la capacité des officiers anglais. Est-ce là ce qu'il faut nécessairement conclure de la question posée par lui ? Pourquoi cette question?

M. CLARKE : J'ai demandé au ministre, avec tout le respect possible, si l'on s'est plaint du choix d'officiers anglais d'outre-mer comme commandants en chef ou si l'on s'y est opposé. Pourquoi cette modification ? Je demande sur quoi on se base pour l'effectuer ?

M. INGRAM : Allons-nous prendre pour principe que les lois de ce pays peuvent être modifiées sans qu'on s'en soit plaint ou sans qu'on ait demandé de modifications ? Est-ce ainsi que le ministère de la milice se propose d'agir ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je suis prêt à soumettre ce projet de modification à l'approbation du peuple et à lui demander de dire s'il trouve juste de le ratifier ou de le condamner. Je ne me crois nullement appelé à parler du service qu'ont fait en ce pays des officiers impériaux de grande distinction. Ils ont fait de leur mieux et je n'ai rien à dire contre aucu d'eux. J'en ai connu un bon nombre et je n'ai rien de désagréable à insinuer à l'adresse d'aucun, mais ce que j'ai à dire, c'est que, à mon avis, il est grandement temps que l'on raye de nos statuts des dispositions susceptibles de faire passer nos propres officiers pour des incapables. Cela ne signifie pas que nous allons nommer tout de suite un officier canadien. Ce sera au gouvernement de voir s'il en sera nommé un cette année, l'année prochaine, dans deux ans ou dans dix ans; mais il me paraît urgent de purger la loi canadienne de ces dispositions si propres à faire douter de la compétence de nos officiers.

Je dois dire que les autorités impériales sont aussi de cet avis.

M. R. L. BORDEN : Sans vouloir discuter, pour le moment, la question de principe qu'on a soulevée, je tiens toutefois à savoir si l'on a étudié avec grand soin le texte de cet article. Il me semble qu'on peut au moins prétendre qu'il permet seulement la nomination d'un officier de la milice canadienne.

Sir FREDERICK BORDEN : Nous n'entendons pas établir cette restriction.

M. R. L. BORDEN : Le bill parle de la milice active, y compris la milice régulière et la réserve, puis il y est dit que:

Il sera nommé un officier d'un grade non inférieur à celui de colonel pour être l'officier général commandant la milice.

Je suis plutôt porté à croire que le choix du commandant en chef se limitera à la milice canadienne, la seule dont il soit question dans le bill. Si l'on désire rendre possible la nomination d'un officier ne faisant pas partie de la milice canadienne il faudrait le dire en propres termes. Ce n'est qu'une question de rédaction; cependant il ne serait pas bon de faire une loi dont le texte pourrait être ensuite interprété de façon à ne pas répondre au but qu'on se serait proposé.

Sir FREDERICK BORDEN : J'étudierai ce point-là, car nous entendons que l'article permette de choisir le commandant dans n'importe quelle partie de l'empire.

M. R. L. BORDEN : C'est ce que j'ai compris.

M. TISDALE : J'avais l'intention de parler de l'effet de cet article et je le ferai probablement plus tard. Je ne voulais pas prendre la parole aujourd'hui, mais en entendant dire au ministre de la Milice, à ma grande surprise, que l'ancienne loi comporte une présomption d'incompétence à l'adresse de la milice canadienne en déclarant que le commandement en sera confié à un officier impérial, j'ai cru que mon sentiment à ce sujet me faisait un devoir de répondre. Cette loi est en vigueur depuis très longtemps. Que l'honorable ministre consulte les " Débats " et surtout les discours de deux des plus grands hommes d'état canadiens, sir John Macdonald et sir Georges Etienne Cartier—contenant les principales raisons de cette disposition—et il saisira mieux pourquoi on a bien fait de l'insérer dans le statut. Les hommes d'état qui ont énoncé ces raisons-là en connaissaient beaucoup plus long qu'on ne saurait se l'imaginer; de fait, leur science égalait celle des plus grands hommes du monde. Aussi, leurs aperçus à ce sujet furent-ils loin de se limiter à une simple question de dépréciation de la milice.

J'éprouve autant d'admiration que qui que ce soit en cette Chambre pour notre milice. Je me suis toujours intéressé aux choses de la milice, autant qu'un simple profane comme moi pouvait le faire, surtout dans les commencements, et je ne vois pas où il peut y avoir ici matière à un blâme de ma part. Je regretterais beaucoup que les excellents officiers que nous comptons dans notre milice interprétassent ainsi mes paroles, et qu'ils se trouvassent offensés parce que je dis que l'armée impériale compte dans ses rangs des officiers mieux versés dans l'art de la guerre qu'ils ne le sont eux-mêmes. On n'a, du reste, qu'à consulter les annales de notre glorieuse armée anglaise pour se convaincre de la vérité de cette assertion. Mais il y a ici en jeu une question bien plus importante que celle que l'honorable ministre a soulevée, et c'est pourquoi je regrette que l'honorable gentleman se soit exprimé comme il l'a fait. Sans doute, le premier devoir de notre milice est de se consacrer à la défense du Canada, mais il y a un point encore plus important à prendre en considération, c'est celui de la défense de l'empire, ainsi qu'en témoignait tout récemment l'empressement avec lequel nos fils se sont rangés sous la bannière impériale, dans la guerre sud-africaine. Si nous sommes jamais engagés dans une guerre, ce sera dans une guerre de l'empire, et non pas dans une guerre où le Canada seul sera concerné. Nous sommes devenus, sans doute, un élément puissant de l'empire, mais si nous songeons aux dépenses formidables qu'entraînerait une guerre où l'empire serait engagé, notre rôle devient insignifiant, et si jamais nous avons à nous battre, ce sera aux côtés du soldat anglais, soit pour la défense d'autres parties de l'empire ou bien parce que l'armée anglaise sera venue à notre secours. Combien futiles, en vérité, seraient les efforts que nous pourrions tenter contre une grande nation, si nous n'avions pas l'armée anglaise avec nous. Je ne comprends pas pourquoi on trouve tant à redire à la nomination d'un officier de l'armée impériale pour commander les forces canadiennes. Chacun doit admettre, pourtant, qu'il est désirable d'avoir à la tête de notre milice un officier impérial d'un mérite reconnu. Il est possible que nous ayons eu à nous plaindre de certains de ces titulaires, mais ce n'est pas une raison pour s'attaquer au principe de la chose. En outre, le moment me semble d'autant plus mal choisi, pour demander un changement, que l'officier commandant actuellement notre milice est un homme d'une très grande valeur. Je le répète, je dois regretter que l'honorable ministre n'ait pas invoqué de meilleurs arguments pour justifier le changement qu'il demande, et il me semble que je m'y serais pris d'une autre manière si j'eusse été à sa place. En 1898, la même proposition a été présentée en cette Chambre, et l'honorable ministre y était alors opposé, tout comme j'y étais aussi moi-même. Alors, comme aujourd'hui, ses amis étaient au pouvoir. J'ai alors dit ce que je pensais de la proposition, et tout cela est dans les " Débats." Quand nous occupions les bancs de la droite, et qu'il nous arrivait de proposer quoi que ce fût pour la milice, nous ne manquions jamais d'être alors en butte à l'opposition que nous présentaient ces honorables gentlemen, alors siégeant à la gauche, et cela bien que nous eussions toujours soin de tenir la milice en dehors de toutes questions politiques.

J'avais fait remarquer, dans le temps, que le jour se présenterait probablement où il conviendrait de discuter la question. Nous avons alors augmenté le traitement de l'offi-

cier impérial commandant notre milice, pour la raison que nous avions constaté que d'autres colonies, possédant pour la plupart une milice moins considérable, payaient cet officier commandant plus cher que nous. La correspondance, que nous échangeâmes alors avec le gouvernement impérial, se trouve dans les " Débats ", et je suis heureux de dire que l'augmentation que nous demandions fut votée à l'unanimité. Notre grand argument, pour demander cette augmentation, était que nous avions besoin d'un officier de l'armée impériale, et j'aimerais bien à savoir ce qui aurait pu nous faire changer d'idée depuis lors. Le véritable soldat tire sa force du patriotisme, et j'ai assez de confiance dans le patriotisme des officiers de la milice canadienne pour croire qu'advenant le cas où ils seraient d'avis que l'homme dont ils ont besoin se trouverait dans les rangs de l'armée impériale—et cet homme devra être nécessairement plus versé qu'eux dans l'art de la guerre—il n'y aurait qu'une voix parmi eux pour demander que cet homme fût mis à leur tête.

M. FITZPATRICK : Le bill n'empêche pas la nomination d'un officier de l'armée impériale.

M. TISDALE : Cela est vrai, mais j'ai bien peur cependant que cela n'en soit le résultat avant longtemps. Comme on l'a déjà souvent fait remarquer, un Canadien peut maintenant arriver au grade de commandant de notre milice en passant par l'armée impériale. Les Canadiens se distinguent maintenant dans le service impérial, et je ne désespère pas de voir le jour où nous aurons un Canadien à la tête de notre milice. Je serai alors le premier à l'acclamer, car c'est bien là l'homme qu'il nous faudrait. L'honorable ministre sait à quel point on est quelquefois forcé de plier devant certaines exigences politiques. Quel que soit le parti au pouvoir, les politiciens se donneront bien garde, une fois cette loi ajoutée à nos statuts, de laisser passer cette occasion d'imposer au pays quelqu'un des leurs, que cet homme soit ou non apte à remplir les devoirs de cette charge. La gauche se fera un devoir, en cette occurence, d'appuyer le ministre dans les efforts qu'il tente pour améliorer notre organisation militaire, mais nous désirons qu'il soit parfaitement compris que nous ne prêterons pas les mains aux manœuvres qui pourraient être tentées pour nous empêcher de garder à la tête de notre milice l'éminent officier que nous possédons actuellement, ou pour nous empêcher d'en choisir un autre qui soit son égal dans les rangs de l'armée impériale. L'honorable ministre a atténué jusqu'à un certain point nos inquiétudes en nous déclarant aujourd'hui que le bill renfermerait cette disposition qu'en cas de guerre le commandement des forces canadiennes serait donné à un officier de l'armée impériale.

M. CLARKE : Dois-je comprendre qu'en temps de guerre, et si l'officier commandant était un Canadien, cet officier devrait céder le commandement à un officier impérial ?

M. TISDALE : C'est là ce qu'on veut faire, et je ne saurais en vérité imaginer plus grande insulte vis-à-vis des officiers canadiens. Les autorités impériales se sont parfaitement rendues compte de ce danger, mais, dans leur générosité, elles nous ont dit : " Vous êtes bien libres de faire ce qu'il vous plaira; toutefois, pour plus de sûreté, nous allons faire en sorte d'avoir toujours sous la main un officier parfaitement compétent, en cas de guerre ". Le ministre de la Milice m'a concédé ce point, car il a déclaré qu'il pourrait s'écouler du temps avant qu'on songeât à mettre en vigueur cette disposition du bill. Alors, pourquoi introduire ici cet élément de discorde ? J'ai bien peur, au contraire, que si nous adoptons cette disposition, peu de mois s'écouleront avant que nous ayons vu quelqu'un, qui n'aurait peut-être pas les aptitudes voulues, décrocher cette nomination.

Sir FREDERICK BORDEN: L'honorable gentleman a déclaré qu'il avait appris que des influences politiques étaient mises en jeu, influences auxquelles le ministre avait à résister.

M. TISDALE : Oui, cela arrive quelquefois.

Sir FREDERICK BORDEN : J'aimerais bien à savoir où les influences politiques ne sont pas en jeu, que ce soit dans l'armée anglaise ou dans toute autre armée. Et à propos de l'armée anglaise, peut-être conviendrait-il que je fasse remarquer ici qu'on a tout lieu de soupçonner que certaines influences, appartenant à une catégorie bien inférieure à celle des sphères politiques, se donnent franc jeu pour les nominations. L'honorable gentleman (M. Tisdale) craint que les influences politiques ne pèsent sur nos décisions, si on nous donne le droit de choisir notre commandant en chef en dehors du cercle sacré de l'armée anglaise. Je pourrais lui répondre: Mais nous ne pouvons donc pas nous gouverner nous-mêmes. L'honorable gentleman ressentirait vivement toute suggestion laissant entendre que nous ne sommes pas aptes au Canada, à jouir des bienfaits du gouvernement responsable.

Si nous pouvons nommer un sous-ministre de l'Intérieur ou de tout autre département, y compris même le département de la Milice, pourquoi prétendrait-on que nous ne puissions pas voir nous-mêmes à la défense de notre propre pays ? Si cela est, toutefois, il conviendrait de nous mettre à l'œuvre le plus tôt possible, et c'est précisément là pourquoi nous présentons ce bill. Mon honorable ami (M. Hughes) nous dit que nous pouvons avoir un officier canadien dès maintenant. Ceci est vrai, mais il lui faudrait auparavant passer par les rangs de l'armée impériale. Bien que je n'aie aucune objection à formuler contre un officier impérial, je dois m'opposer à une restriction qui nous

empêcherait, par exemple, le cas échéant, d'utiliser les services d'un homme qui se serait déjà distingué dans son propre pays en réprimant des émeutes, ou qui se sera conquis des lauriers sur les champs de bataille de l'Afrique du sud. Je ne crois que mon honorable ami soit fondé à venir nous dire que nous choisissons un bien mauvais moment pour soulever cette question. Pourquoi serait-ce un mauvais momen ? Mon honorable ami (M. Hughes) ne nous le dit pas. Je considère, au contraire, que nous agissons en temps opportun. Je n'hésite pas à dire que mon opinion a toujours été, depuis quatre ans, que cette restriction doit disparaître, et je me réjouis que l'heure est maintenant arrivée, sous mon administration, où cette disparition va s'effectuer.

M. HAGGART : Cette restriction ne disparaît qu'en temps de paix.

Sir FREDERICK BORDEN : J'allais parler de cela. Mon honorable ami (M. Hughes), dit qu'en temps de guerre nous devrons toujours pouvoir nous assurer les services d'un officier de l'armée impériale. Mais certainement, et, du reste, comment pourrait-il en être autrement ? Il y aura dans le bill cette disposition, qu'advenant le cas où la milice du Canada sera appelée sous les armes, en temps de guerre, pour agir concurremment avec les forces britanniques, il sera alors loisible à Sa Majesté d'appeler un officier général au commandement des deux armées réunies. Que pourriez-vous désirer de plus ? Il est absolument essentiel que le roi soit investi de ce pouvoir en temps de guerre, mais quand il ne s'agira que de réprimer une insurrection dans les limites de ce pays, ou encore de repousser une attaque pouvant amener une guerre, alors l'officier commandant, que ce soit un officier impérial ou un Canadien, aura la direction pleine et entière des opérations. Je le répète, si jamais nous devons prendre en mains l'organisation de notre propre défense, c'est le temps maintenant de commencer, ou du moins il est désirable que ce soit le plus tôt possible, en plaçant notre milice sous le commandement d'officiers canadiens. Loin de moi la pensée de jeter ici du blâme sur qui que ce soit; il s'agit tout simplement de nous affirmer en ces matières, comme nous l'avons déjà fait à bien d'autres égards.

Je désire simplement faire disparaître de nos statuts ce qui constitue, je le répète, un reproche immérité et qui ne doit pas exister à l'endroit du caractère et des aptitudes de nos officiers.

M. SAM. HUGHES : L'honorable ministre aura-t-il l'obligeance de répondre à la question que je lui ai posée relativement à la durée du service de cet officier et à la règle qu'on suivra pour son remplacement ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Cet officier est nommé par décret du conseil et le pouvoir qui le nomme à la liberté de le congédier. La durée du temps de service sera déterminée par un règlement.

M. SAM. HUGHES : Que deviendra-t-il ensuite ? Il y a quelques années, on rappela le commandant général de la milice canadienne pour lui confier un poste ailleurs au service de l'empire. Mais qu'adviendra-t-il d'un officier canadien qu'on aura remercié de ses services comme commandant général ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Si, dans l'avenir, il nous arrive d'avoir à la tête de notre milice un officier qui n'ait pas le don de plaire à mon honorable ami (M. Hughes), et si nous voulons nous dispenser de ses services, la position où se trouvera cet officier pourra présenter des inconvénients. Cependant, je ne crois pas qu'on doive invoquer cette raison comme étant de nature à nous empêcher de modifier la loi dans le sens que j'ai indiqué.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

A huit heures, la Chambre rentre en séance.

M. SAM. HUGHES : Ces appointements de $6,000 constituent-ils une augmentation ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Non.

M. SAM. HUGHES : Je n'avais pas l'intention de discuter à nouveau cette question du choix d'un commandant en chef de notre milice. Mais, à en juger par le ton général des remarques de l'honorable ministre, on ne semble pas disposé à agir autrement qu'on l'a fait dans le passé ; il nous faudra aller chercher dans l'armée impériale l'officier qui commandera notre milice. A mon avis, nombre de raisons peuvent être invoquées contre cette modification de la loi concernant la milice. J'ai une confiance absolue dans les capacités de nos officiers canadiens—et ils les montrent à l'occasion—mais on doit reconnaître que les cadres où l'on pourrait choisir ce commandant général sont fort restreints. Supposons que cette position devienne vacante demain, sur qui tombera le choix de l'honorable ministre si celui-ci veut confier le commandement général à un officier canadien ? Il lui faudrait indubitablement choisir parmi ceux qui composent les cadres permanents, et ils ne sont pas nombreux. Sans doute, nombre de ces hommes sont d'excellents militaires, mais ils sont officiers plutôt qu'administrateurs. C'est le cas de la très grande majorité. La rivalité se donnera libre champ, et chacun de ces officiers fera valoir les influences dont il peut disposer auprès du ministre qui, d'après la loi actuelle, se trouve débarrassé de tout cela. Je suis porté à croire que cette petite émulation que peuvent ressentir nos jeunes gens en songeant qu'ils peuvent obtenir la position de commandant général de la milice du pays, se trouvera plus que neu-

tralisée par les influences de toutes sortes qui seront mises en jeu. Que m'importe qu'un homme soit dans telle ou telle partie du monde, du moment qu'il a les aptitudes et les capacités voulues ? Toutefois, s'il est essentiel qu'on choisisse un Canadien de naissance, il sera facile de trouver dans l'armée anglaise, aujourd'hui, des hommes compétents nés au Canada.

Qu'on me permette de signaler une autre difficulté, ce sont de pures suppositions que je fais, car j'accepte la déclaration de l'honorable ministre à l'effet que nous suivions l'ancienne tradition de choisir le commandant général dans les cadres de l'armée impériale. Supposons que nous choisissions un officier canadien. Après avoir rempli ce poste quatre années durant, qu'adviendra-t-il de lui ? Il sera mis à la retraite et retirera une demi-solde. Il deviendra un fardeau pour l'Etat. Le cas est bien différent pour un officier anglais ; à l'expiration de son temps de service au Canada, il retourne en Angleterre où l'on prendra soin de lui. Supposons encore que nous constations que l'officier canadien nommé commandant général est inapte à remplir cette position, et le cas s'est produit sous la loi actuelle pour des officiers anglais. Sous l'empire du statut en vigueur aujourd'hui, nous pouvons—le fait est arrivé, il y a quelques années—nous pouvons demander à l'officier anglais commandant notre milice de donner sa démission, et il retournera prendre du service dans l'armée impériale. Mais s'il s'agissait d'un officier canadien, il deviendrait difficile de nous débarrasser de lui. Ce qu'il nous faut, c'est un officier supérieur, habitué à exercer le commandement, et non un simple officier d'administration ; mais s'il nous fallait prendre dans notre milice le commandant général, nous serions obligés de choisir parmi les officiers des différents départements de l'administration, et notre choix serait fort limté.

Il y a un autre point qui se rapporte à l'indépendance dont doit jouir le commandant général. A ce propos, je ne veux faire aucune allusion au ministre actuel de la Milice, car il m'a toujours fait grand plaisir d'appuyer les mesures nombreuses qu'il a présentées, de temps à autre, pour le plus grand bien de notre milice. Ainsi que l'a fait remarquer, aujourd'hui même, l'honorable député de Norfolk-sud (M. Tisdale), le parti libéral-conservateur a donné à la droite un bel exemple par la largeur de vue, la justice qui laisse de côté tout esprit de parti, avec lesquelles il a discuté l'administration de notre milice par l'honorable ministre actuel. Il ne faut point perdre de vue, toutefois, qu'un officier de l'armée impériale peut toujours reprendre du service dans cette dernière. On sait parfaitement que lord Dundonald ne sert pas ses propres intérêts en demeurant au Canada, mais qu'il se sacrifie pour le bien de l'empire. S'il eût continué son service dans l'armée anglaise, il serait parvenu à un grade relativement plus élevé que celui qu'il occupe maintenant, et je parle avec pleine connaissance de cause. Un tel officier se trouve certainement en meilleur état de s'en tenier à ce qu'il croit avantageux à notre milice, qu'un officier canadien qui serait sous la haute main du ministre et qui devrait sa nomination à des considérations politiques. L'honorable ministre a laissé entendre qu'en Angleterre on sollicitait des nominations d'officiers pour des motifs souvent moins avouables et moins nobles que des raisons politiques. A tout événement, un officier de l'armée impériale doit être plus à même de s'affirmer que celui qui sait que sa carrière sera fermée dès l'instant qu'il quittera le commandement général de notre milice. J'affirme que le commandant général qui se trouverait vis-à-vis du ministre dans une position semi-indépendante, serait bien l'homme qui rendrait les plus grands services à notre milice.

Mais le point le plus important de toute cette question est celui-ci : ce changement, s'il s'opérait maintenant, pourrait être considéré par un grand nombre de personnes, comme constituant un blâme à l'endroit de l'excellent commandant que nous avons maintenant à la tête de notre milice. Le public ne s'attardera pas à comprendre que ce projet de loi est le résultat de la conduite de certains commandants généraux que nous avons eus dans le passé ; il croira simplement que cette mesure est l'effet de certaines causes qui se sont produites sous l'administration du commandant actuel. Je sais que le ministre comprend mieux maintenant que dans le passé, ses pouvoirs et ses devoirs envers cet officier, et je ne pense pas divulguer de secrets en disant que la ministre de la Milice et les deux tiers des députés du Canada avaient pris l'habitude de croire que le commandant général nous arrivait d'Angleterre nanti de pouvoirs secrets, mystérieux, autrement dit, qu'il jouissait de certaines prérogatives qu'il pouvait exercer indépendamment du ministre de la Milice. Je prétends avoir travaillé un peu à donner aux intéressés une juste idée des fonctions que doit remplir cet officier.

Mon honorable ami (sir Frederick Borden? nous a dit, cet après-midi, que tout en appuyant un changement dans le sens dont je viens de parler, il tenait en très haute estime les officiers de l'armée anglaise. Eh bien ! je ne suis pas en faveur de ce changement, et je n'ai pas des officiers anglais cette haute opinion que certaines personnes professent à leur égard. Mais le grand point dans tout ce projet de loi, c'est que nous allons briser ce lien qui relie notre milice à l'armée impériale. Je dois dire, cependant, qu'il y a un article qui semble devoir, sur ce point, sauver le ministre. Cet article dit que lorsque les troupes coloniales se trouvent en activité de service avec les forces impériales, c'est l'officier nommé par le gouvernement impérial qui en a le commandement. Cette disposition de la loi représentera, dans l'esprit de notre population,

M. HUGHES.

l'union des deux armées et détruira ainsi le mauvais effet qu'aurait pu avoir cet article. Je ne pouvais laisser passer les remarques de l'honorable ministre sans lui démontrer qu'il y a des arguments très forts en faveur du maintien de la loi dans sa forme actuelle, en ce qui concerne cet article.

M. A. T. THOMPSON : L'article que nous discutons maintenant est-il le résultat de la façon déplorable dont les anciens commandants généraux ont rempli leurs fonctions ? J'en doute fort. Je crois plutôt voir dans cette disposition une déclaration—bien opportune, en vérité—faite par le ministre à l'effet qu'aucun honneur qui relève du gouvernement n'est trop élevé pour un Canadien, du moment que celui-ci en est digne par ses connaissances et son expérience. Je partage, toutefois, sur plusieurs points, l'opinion de l'honorable député de Victoria-nord (M. Hughes). Je ne le cède à personne dans mon désir de maintenir le lien étroit qui unit le Canada à la mère patrie.

Mais, en vérité, je ne puis voir comment cette disposition de la loi pourrait affaiblir cette union. Au contraire, je crois qu'elle resserrera davantage ce lien, si elle a quelque effet sous ce rapport. S'il est une chose qui puisse, plus que toute autre, contribuer à faire germer et à entretenir l'idée de faire du Canada un pays indépendant, c'est bien le sentiment qui nous fait nous considérer les inférieurs des autres nations qui composent l'empire britannique. Nous ne voulons pas parler en bravaches; nous ne voulons pas nous considérer supérieurs ou inférieurs aux citoyens des autres parties de l'empire, mais nous pouvons sans forfanterie, nous considérer les égaux de ces derniers. Je citerai pour appuyer cette vérité le cas de l'honorable député de Victoria-nord dont les services en Afrique-australe ont été vantés, et qui s'est révélé, dans cette guerre du Sud-africain, l'égal, je crois, des officiers anglais avec lesquels il est venu en contact. Je comprends l'objection qu'on soulève, en disant que cette mesure ouvrirait la porte aux intrigues politiques. C'est peut-être la plus forte objection que l'honorable député ait présentée. Mais j'ai confiance dans la fermeté du gouvernement et dans celle du ministre actuel de la Milice, et je crois que, du moins au cours des quelques années à venir, le pouvoir de nommer un Canadien au poste de commandant général ne sera pas exercé, à moins que nous n'ayons l'heur de posséder un officier capable, expérimenté et tout désigné pour remplir ces fonctions importantes. Nous ne devons pas perdre de vue que nous avons une institution excellente dans le Collège militaire de Kingston, et que des jeunes gens très brillants y prennent, tous les ans, leurs diplômes. Nous aimerions à les faire entrer dans la milice permanente ; il me semble que nous pourrions les engager à acquérir le plus de connaissances possible en leur montrant qu'ils peuvent arriver au poste le plus élevé que le gouvernement canadien peut confier à un militaire. Nous ne nous obligeons aucunement à suivre cette ligne de conduite. Nous supposons que, dans l'avenir, lorsque nous participerons aux guerres de l'empire, quelque Canadien se distingue et prouve qu'il est digne du commandement général de notre milice. Voyez sir Percy Girouard, dont le nom a été mentionné, au cours d'un précédent débat, par l'honorable député de Victoria-nord. Pourquoi serait-il mis à l'écart ? Simplement parce qu'il est Canadien de naissance ? Il me semble que ce serait plutôt une raison pour le nommer à cette haute position. Je partage donc l'opinion de l'honorable ministre de la Milice quant au changement projeté et j'appuierai cette proposition, lorsqu'elle sera soumise au vote de la Chambre.

Sir FREDERICK BORDEN : L'article 42 n'est pas modifié——

M. JABEL ROBINSON : Si le ministre a quelque réponse à faire aux honorables députés qui viennent de prendre part à la discussion, je vais lui laisser le champ libre ; dans le cas contraire, j'aimerais à dire quelques mots. Je remarque que chacun de ces députés est soit un ancien capitaine, soit un ancien colonel ; tous sont probablement des aspirants au poste de commandant général. Ce n'est pas là mon cas. J'ai été soldat, une fois, dix jours durant. Nous avions organisé une compagnie dans notre ville, pour apprendre le maniement des armes afin de pouvoir repousser l'invasion de notre pays ; il y a quarante ans de cela. Je crois donc avoir quelque droit de discuter la question soumise à la Chambre, vu que j'ai été soldat. Mais mon but est simplement de dire ceci : A mon avis, nous devrions avoir la liberté de choisir parmi les sujets britanniques, sans considération de leur pays de naissance, l'officier qui possède les connaissances voulues pour nous conduire à la défense de notre pays en cas de guerre ou d'invasion. Notre choix ne devrait pas se faire seulement parmi les officiers qui ont pris leurs diplômes à Kingston et qui sont nés au Canada, mais parmi tous les officiers de l'empire. J'espère que l'on changera la rédaction de cet article de manière à nous donner la liberté de choisir l'officier le plus capable, le sujet le plus britannique qui puisse exister. On ne peut dire que notre choix devra s'arrêter sur un Canadien. Ce serait insulter tous les militaires anglais.

Mon honorable ami de Victoria-nord (M. Hughes) a déclaré qu'il n'avait pas grand bien à dire des officiers anglais. C'est précisément le contraire pour moi. Nous devons ce pays aux officiers anglais. Sans eux, nous ne serions tous qu'un peuple de " Canucks " ou n'importe quoi. Ils ont combattu pour nous à Québec et partout ailleurs. Partout où on l'appelle l'officier anglais accourt. Il n'aide pas l'armée anglaise à faire des conquêtes, pour retourner ensuite dans

ses foyers, non, mais il combat jusqu'à la fin, si cela est nécessaire pour la cause qu'il croit être juste. L'Angleterre a confié des postes à des officiers canadiens, non seulement chez elle, mais encore à l'étranger. Les membres de cette Chambre doivent se rappeler que le général Williams était un Canadien, né à la Nouvelle-Ecosse. La mère patrie l'a choisi pour commander son armée, et il a défendu Kars jusqu'à la fin. Si l'Angleterre est prête à confier des postes importants à nos officiers, devrions-nous hésiter à en agir de même à l'égard de ses militaires ? Non. Notre milice compte de 50,000 à 100,000 hommes. Supposons qu'elle soit sous la direction d'un officier canadien, et que nous ayons besoin du secours de l'Angleterre qui nous enverrait 100,000 soldats ou plus, va-t-on dire que ces derniers devront être commandés par un Canadien ?

Sir FREDERICK BORDEN : Non.

M. JABEL ROBINSON : Je ne le crois pas. Nous devrions offrir à tout sujet britannique l'occasion de devenir commandant général de notre milice. Consolidons de plus en plus ce grand empire, et n'enfonçons pas de coin qui pourrait le démembrer.

Sir FREDERICK BORDEN : Les articles 42 et 43 se trouvent exactement dans la loi actuelle.

M. SAM HUGHES : Depuis l'adoption de ces articles, on a établi d'autres services. Mon honorable ami travaille—et à bon droit —à la réorganisation du ministère qui lui est confié, et maintenant, nous avons un directeur général de l'intendance et d'autres officiers supérieurs dans l'état-major. Pourquoi ces dispositions ne s'appliqueraient-elles pas à ces officiers?

Sir FREDERICK BORDEN : Après avoir consulté ceux qui font surtout autorité dans cette matière, nous avons cru qu'il valait mieux conserver ces deux officiers, sans lesquels il serait complètement impossible d'organiser une armée. Quant aux autres divisions du service, service de renseignements, service du directeur général des magasins militaires, génie, etc., ils ont tous été organisés sous l'empire de la loi actuelle, et cette disposition générale se retrouve dans le projet de loi que nous discutons maintenant. La réforme que nous proposons donnera à l'Exécutif plus de liberté pour l'organisation de notre milice, et plus d'autorité pour opérer les changement qui pourront devenir nécessaires de temps à autre. Dans l'organisation de la milice canadienne, nous suivons de très près les règles adoptées pour l'armée anglaise. Il est donc à désirer que nous ne soyons pas trop liés par les statuts, mais que nous puissions suivre les règles qui concernent l'organisation de l'armée anglaise ou de toute autre armée selon que cela nous conviendra. Voilà l'unique raison de cette disposition. Nous n'aurons jamais une armée sans un adjudant général et un quartier-maître général. C'est uniquement pour cette raison que nous avons conservé ces deux dispositions de la loi actuelle.

M. A. T. THOMPSON : L'article 41 dit que les appointements du commandant général seront de $6,000 par année, lesquels comprendront toute solde et tout supplément de solde ; l'article 43 indique que le traitement de l'adjudant général et du quartier-maître général sera respectivement de $3,200 par année, mais on n'y voit pas que ces appointements comprendront toute solde et tout supplément de solde. Si je ne me trompe, ces officiers reçoivent actuellement $2,800 par année.

Sir FREDERICK BORDEN : $3,200.

M. A. T. THOMPSON : Reçoivent-ils, en outre, un supplément de solde ?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui, et cela forme partie de leurs appointements actuels. Le statut leur accorde un traitement de $2,600.

Une VOIX : De $2,800.

Sir FREDERICK BORDEN : Peut-être. La différence entre cette somme et $3,200 constitue actuellement le supplément de solde.

M. A. T. THOMPSON : Sous le rapport du traitement, ces officiers se trouvent-ils maintenant dans une position plus avantageuse ?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui, probablement.

M. A. T. THOMPSON : Tant mieux, car la position qu'ils occupent est très importante, et leurs appointements n'ont pas été assez élevés jusqu'à présent.

M. SAM. HUGHES : On pourrait faire remarquer que ce traitement est le même que celui reçu par des fonctionnaires de même rang dans d'autres divisions du service. Le ministre sait, cependant, que ces officiers doivent avoir des uniformes très coûteux, et faire honneur à leur position. Ils ont certaines fonctions à remplir, chaque fois que des officiers étrangers visitent la ville; il leur faut recevoir dignement ces visiteurs. Voilà ce que le ministre sait parfaitement. Les dépenses casuelles de ces officiers sont de beaucoup plus élevées que celles des fonctionnaires occupant des positions semblables dans d'autres divisions du service. Il me ferait plaisir, et le pays sera satisfait aussi de constater que le ministre a trouvé le moyen d'ajouter au traitement mentionn- ici un supplément de solde quelconque.

Sir FREDERICK BORDEN : Le traitement est fixé à $3,200, mais l'Exécutif, par un règlement, peut y ajouter un supplément de solde.

L'article 44 reproduit exactement l'article 40 de la loi actuelle, et l'article 41 de cette même loi, telle que modifiée en 1900, se

retrouve en toutes lettres dans l'article 45 de ce projet de loi.

M. SAM. HUGHES : Dans l'article 45 de ce bill le ministre a inséré la disposition suivante :

Dans et pour chacun des districts militaires il sera nommé, par le Gouverneur en conseil, un officier d'un grade non inférieur à celui de lieutenant-colonel, lequel, sous le régime des règlements, commandera la milice dans son district.

Je suppose qu'il s'agit des commandants de districts.

Sir FREDERICK BORDEN : Oui.

M. SAM. HUGHES : Le ministre se sert des mots " officier de district commandant " dans l'article 36 du projet de loi. Mais voici qu'il nous apprend, pour la première fois, que tel officier se trouve dans un district. Le bill n'indique pas les fonctions de cet officier.

Sir FREDERICK BORDEN : Ces dernières seront définies par un règlement, mais je prends note de la remarque de l'honorable député.

M. SAMUEL HUGHES : Cet article est important. Le ministre doit se rappeler la recommandation que j'ai faite au sujet de ces chefs de districts. A mon avis, la tâche de ces officiers devrait être toute administrative. Leurs fonctions pourraient être limitées à l'expédition de la correspondance, au service des fournitures militaires, à l'inspection des armes et des effets d'habillement ; en un mot, leur devoir principal devrait être de veiller à pourvoir tous les corps dans chaque district militaire respectif du matériel nécessaire à un bon service, en faisant remplacer à mesure les effets usés ou manquants ; en d'autres termes, il faudrait que ces chefs de corps fussent tout simplement et exclusivement des officiers d'administration.

De plus, je conseillerais au ministre de nommer un officier qui prendrait le commandement des troupes appelées aux exercices annuels. Qu'un officier soit tenu responsable du bon état des effets militaires et des affaires courantes du bureau, et que l'autre ait la responsabilité de la bonne tenue des différents corps à l'instruction. Le ministre sait très bien qu'un fonctionnaire s'applique surtout à faire un bon buraliste, de même qu'un officier supérieur s'efforce d'acquérir les qualités du commandement. Je suis convaincu que l'honorable ministre considérera que cette proposition offre beaucoup d'avantages.

Sir FREDERICK BORDEN : Je partage entièrement l'opinion de mon honorable ami. J'espère pouvoir surmonter cette difficulté de manière à rendre ces officiers moins buralistes, en augmentant le nombre des officiers dans chaque état-major ; les chefs de district pourront alors exercer les fonctions essentielles qui leur sont dévolues : celles du commandement. En outre, je puis dire que le général lord Dundonald a un projet qui a été publié, je crois, mais dont on a parlé, à tout événement. Le commandant général de notre milice nous propose de grouper ensemble deux ou trois districts pour en confier le commandement à un officier du type mentionné par mon honorable ami.

M. SAM HUGHES : Le ministre n'a pas saisi le point principal de la discussion. Ces officiers font maintenant partie de la milice dite permanente. Il y a des hommes qui occupent des grades dans les différents corps de la milice, et, en dehors des rangs de la troupe permanente, il y a un grand nombre de militaires qui, si l'occasion leur en était offerte, deviendraient aussi compétents à commander la milice de leur district respectif, qu'aucun de ces commandants de districts.

Voici ce que je voudrais : sous le système qu'on a mis en vigueur depuis si longtemps, un officier qui n'a pas l'avantage de faire partie de l'état-major régulier de district, ou de la milice permanente, a fort peu de chances d'être nommé chef de brigade. Je dis qu'il y a des officiers capables de commander des brigades et des divisions, qui ont déjà rempli ces fonctions aussi bien qu'aurait su le faire un commandant de district. Ils avaient l'expérience de leurs hommes. Je crois que le ministre devrait fournir l'occasion à ces officiers de commander des brigades, lors des différents exercices annuels. Qu'on accorde aux officiers d'état-major tous les titres qu'on voudra, mais qu'on donne aux officiers qui ne font pas partie de la milice permanente, l'occasion de commander leurs brigades. Dans l'état actuel des choses, les officiers de la milice active ont rarement l'avantage de remplir des fonctions qui sortent de la routine. Lorsqu'il envoya au Sud-africain le dernier détachement canadien, le ministre s'est plaint de ne pas pouvoir trouver d'officiers capables de commander. Voilà ce qu'il m'a dit à moi-même. Je lui fis remarquer alors qu'il n'avait pas encore touché à toute une classe d'officiers capables d'exercer ce commandement.

Les officiers qui commandaient les premiers détachements avaient été choisis dans les cadres de la troupe permanente. Je dis au ministre que je pouvais lui fournir deux ou trois officiers de mon propre régiment, capables de commander. Il accepta ma proposition et ces officiers partirent pour l'Afrique australe. L'un d'eux se distingua si bien à la tête de son corps en campagne, qu'il est resté en Afrique où il reçoit un traitement pour le moins égal à celui que le ministre accordera au commandant général de notre milice, en vertu de ce projet de loi. Le pays possède une foule de jeunes gens et d'hommes d'âge moyen très aptes à exercer le commandement qu'on pourra leur confier.

M. A. T. THOMPSON : Aux derniers exercices annuels de Niagara, il y avait deux brigades d'infanterie et une de cavalerie toutes commandées par des officiers n'appartenant pas à la milice permanente.

Sir FREDERICK BORDEN : Ce projet a été adopté sur le rapport d'un ancien commandant général, et ce bill autorise la création, à titre temporaire, d'un grade plus élevé, celui de brigadier général.

M. SAM. HUGHES : Ces officiers appartiendront aux cadres de la milice permanente?

Sir FREDERICK BORDEN : Pas nécessairement.

M. SAM. HUGHES : Je voudrais que l'on nommât à ce poste des officiers de la milice active.

Sir FREDERICK BORDEN : Dans presque tous les cas mentionnés par l'honorable député et par moi-même, on a nommé des officiers de la milice active.

M. SAM. HUGHES : Je suis heureux d'entendre mon honorable ami d'Haldimand et Monck (M. Thompson) dire que les brigades qui ont pris part au camp d'instruction de Niagara, l'an dernier, étaient commandées par certains officiers n'apartenant pas à la milice permanente.

Je n'assistais pas à ces exercices, l'an dernier, mais j'ai eu l'honneur de prendre part aux exercices des années précédentes, et je n'y ai vu que quelques officiers appartenant à la milice permanente remplir les fonctions du commandement. J'ai lu dans les journaux de Toronto, l'an dernier, qu'on se plaignait sérieusement de ce que des officiers privilégiés n'appartenant pas à la milice rurale, mais aux corps urbains, remplissaient les diverses fonctions supérieures, à ce camp de Niagara.

M. A. T. THOMPSON : J'avoue que c'est ainsi généralement, mais je serais heureux de voir nommer de temps en temps à ce poste de brigadier des officiers des corps ruraux, qui sont de bons militaires, et non pas seulement des officiers des corps urbains.

M. SAMUEL HUGHES : C'est le député d'Haldimand et Monck lui-même qui s'est plaint.

Le MINISTRE DE LA MILICE : J'ai toujours refusé de m'immiscer tant soit peu dans le choix qu'ont fait, depuis quelques années, les commandants généraux. C'est le commandant général qui choisit ces officiers et qui est responsable de ce choix. J'ai cru qu'il valait mieux suivre cette ligne de conduite, et c'est ce que j'ai fait.

L'article 46 reproduit exactement l'article 42 de la loi actuelle, et l'article 44 de cette dernière se retrouve mot pour mot dans l'article 47 du projet de loi que nous discutons maintenant. L'article 48 remplace l'article 45 de la loi en vigueur aujourd'hui. L'article 49 est nouveau :

Toutes les commissions existant et les nominations déjà faites dans la milice du Canada lors de l'entrée en vigueur du présent acte seront censées avoir été délivrées et faites sous l'autorité dudit présent acte.

La raison de cette disposition saute aux yeux. Les articles 50 et 51 remplacent l'article 47 de la loi actuelle. L'article 52 est nouveau :

Le grade honoraire de major général peut être conféré, lors de leur mise à la retraite, aux colonels qui ont occupé les plus hauts emplois exécutifs dans l'état-major général ou dans le ministère, à raison de précieux services rendus au pays.

Cette disposition nous permet, dans des circonstances exceptionnelles et pour récompenser des services précieux, de conférer ce grade à certains militaires. On pourrait l'accorder à un commandant général. Prenons le cas de l'ex-commandant, le général O'Grady-Haly, ou celui d'autres officiers qui ont occupé le même poste et qui aimeraient à voir leurs noms figurer au tableau de milice ; cette disposition permettra un gouvernement de leur conférer ce grade, et aussi de récompenser par là les officiers qui ont fait partie avec honneur de l'état-major de la milice canadienne.

M. SAMUEL HUGHES : Pourquoi le ministre s'en tiendrait-il seulement aux officiers de l'état-major général? Je fais partie de ce dernier et je puis donc parler librement en faveur de ceux qui n'y appartiennent pas. Pourquoi cette disposition ne s'appliquerait-elle pas à toute la milice? Il y a des militaires qui peuvent se distinguer au cours d'une campagne et mériter ce grade honoraire. Supposons le cas d'un officier à qui on a confié le commandement de la milice et qui, après s'être distingué dans ce poste veut se retirer de la milice, pourquoi ne pas lui accorder cet honneur?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Il serait peut-être dangereux d'étendre l'application de cette disposition, mais je vais étudier de nouveau cette question.

M. SAMUEL HUGHES : L'insertion du mot " ou " après le mot " ministère " donnerait : " ou à raison de précieux services rendus au pays ", et comprendrait tous les cas.

Sir FREDERICK BORDEN : L'article 53 est, pour toutes fins pratiques, le même que l'article 48 de la loi actuelle. L'article 54 remplace les articles 49 et 50 de la loi actuelle. C'est un des articles auxquels j'ai fait allusion au commencement de ce débat et que j'ai discutés avec les autorités impériales qui ont approuvé le changement proposé. En vertu de la loi actuelle, un officier impérial de promotion récente débarqué au Canada prendrait rang sur un officier canadien plus vieux que lui dans le service. Prenez par

exemple un capitaine dans la milice canadienne qui a dix années de service ; un capitaine de l'armée impériale qui n'est nommé peut-être que depuis un mois seulement, ou juste au moment où il s'embarque pour traverser l'Atlantique, prendrait rang sur le capitaine canadien, quand même celui-ci aurait dix années de plus dans le service.

M. SAMUEL HUGHES : Oui, mais seulement dans le cas où le capitaine s'engagerait dans la milice canadienne. Un officier anglais n'a par le fait même aucun droit au Canada.

Sir FREDERICK BORDEN : La loi actuelle lui en accorde.

M. SAMUEL HUGHES : Seulement lorsqu'il prend du service.

Sir FREDERICK BORDEN : Supposons qu'il en prenne.

M. SAMUEL HUGHES : Il faudra alors qu'il vienne ici et que sa nomination paraisse à l'Officiel. J'admets que cette obligation est très à propos. Il devra être inscrit à l'Officiel, mais la coutume a été de compter à ces officiers plus d'années de service qu'ils n'en avaient réellement.

Sir FREDERICK BORDEN : L'article suivant est l'article 55, le même que l'article 52 de la loi actuelle.

M. SAMUEL HUGHES : Avant de passer à cet article, je veux dire un mot au sujet de l'article 54 qui se rapporte aux commissions. On s'est demandé quel devait être le grade des élèves sortant de Kingston. Je sais qu'en vertu de la loi concernant les élèves du collège militaire, ces élèves en sortaient avec le grade de lieutenant dans le corps du génie. Il n'est peut-être pas nécessaire, vu que cette loi reste en vigueur, de l'insérer dans le présent bill.

Sir FREDERICK BORDEN : Cela est prévu dans la loi concernant le Collège Royal militaire. L'article 56 est le même que dans la loi actuelle, à l'exception que dans les troupes à cheval, le harnachement peut être fourni dans des conditions arrêtées.

M. SAMUEL HUGHES : Les mots " troupes à cheval " remplacent les mots " milice montée " dans la loi actuelle. Pourquoi ne remplacerait-on pas le mot " troupes " par le mot " officiers " ? Pourquoi ne pas comprendre tous les officiers à cheval ?

Sir FREDERICK BORDEN : Cela mérite réflexion.

M. SAMUEL HUGHES : Les distinctions sont presque toujours odieuses. Pourquoi un officier de cavalerie recevrait-il une faveur que le bon colonel du 37ème régiment ne recevrait pas ? Un grand nombre d'officiers ont beaucoup de difficultés à se procurer un bon harnachement. Pourquoi aussi l'article ne dirait-il pas l'équipement du cheval au lieu de harnachement seulement ? Le mot équipement comprendrait la bride et la selle.

Sir FREDERICK BORDEN : Le mot harnachement comprend la bride.

M. SAMUEL HUGHES : Mais disons que tous les officiers à cheval y auront droit, sans distinction d'arme.

Sir FREDERICK BORDEN : Je crois que c'est une bonne idée.

L'article 57 sera rayé. Il est inutile parce que l'acte des douanes et un décret du conseil statuent sur ces cas-là. L'article 58 est virtuellement le même que l'article 53 de la loi actuelle. L'article 59 est le même que l'article 56 de la loi actuelle, excepté que les mots suivants sont omis :

Et il aura droit à un recépissé dont il aura droit de s'assurer que mention est faite dans les livres du corps lorsqu'il remet ledit article.

On a considéré que ces mots étaient inutiles.

M. SAMUEL HUGHES : Les officiers ont beaucoup de difficulté à se faire remettre les effets militaires des soldats qui ne quittent pas le Canada, mais seulement leur division régimentaire. Ne serait-il pas à propos d'ajouter à l'article les mots suivants : " Sur le point de quitter le Canada ou le district de son régiment." Les officiers ont beaucoup de difficultés à retrouver les soldats qui vont dans le Nord-Ouest ou ailleurs.

Sir FREDERICK BORDEN : Je sais que c'est une source de beaucoup d'embarras. J'ai reçu des lettres récemment du major Lydon, de Montréal, qui me dit qu'il éprouve beaucoup de difficulté à se faire remettre les effets d'habillement prêtés aux cadets. Mon honorable ami pourrait faire sa proposition par écrit dans un autre moment.

L'article 60 du bill est le même que l'article 57 de la loi actuelle avec une légère modification. Ainsi le mot " permission " est substitué dans le bill au mot " ordre " qui est dans la loi, et l'article se lit " par permission du commandant du corps." L'article 61 est nouveau.

M. SAMUEL HUGHES : Où le ministre a-t-il pris cet article ?

Sir FREDERICK BORDEN : Dans la loi militaire de la Confédération australienne.

M. SAMUEL HUGHES : Il est très mal rédigé.

Sir FREDERICK BORDEN : L'honorable député a-t-il des objections au fond de l'article ?

M. R. L. BORDEN : Ce cas est-il prévu dans les règlements impériaux.

Sir FREDERICK BORDEN : Il n'est pas dans l'Acte impérial, mais il est dans les règlements.

M. R. L. BORDEN : Il doit exister un règlement de l'armée à ce sujet, car la ques-

tion a été soulevée à Halifax, et il a fallu obtenir la permission de l'officier général commandant avant que certains hommes de la garnison pussent se montrer sur une scène en uniforme.

Sir FREDERICK BORDEN : Il me semble nécessaire d'avoir un règlement à ce sujet.

M. SAMUEL HUGHES : Pour qu'il n'y ait plus de doute possible, je proposerais d'ajouter à la liste des spectacles prohibés, tels que les représentations théâtrales, les soirées dans les music-halls et les théâtres forains, les offices de l'Armée du Salut.

Sir FREDERICK BORDEN : L'honorable député veut m'engager dans des embarras.

L'article 62 vient aussi de la même source, et je suppose qu'il sera sujet aux mêmes critiques. L'article 63 remplace les articles 57 et 59 de la loi actuelle.

M. SAMUEL HUGHES : L'article 62 est parfait, et je crois que c'est celui dont il a été question lors de l'incident d'Halifax.

Sir FREDERICK BORDEN : L'article 63 est une modification de la loi actuelle. Dans cette dernière le nombre de jours spécifiés est de 12 à 16, et cet article dit : "d'au moins douze jours et de trente jours au plus tous les ans." Au sujet de ce changement, je pourrais répéter les remarques que j'ai faites au commencement de ces explications. Dans le cas ou on établirait un camp central pour le Canada, comme la chose est prévue, seize jours de présence au camp ne suffiraient pas pour l'instruction complète des corps, et conséquemment, nous demandons le pouvoir d'augmenter le nombre de jours à trente pour cette raison. Nous n'avons pas, cependant, l'intention de porter la longueur de la période des exercices annuels à plus de douze jours.

M. SAMUEL HUGHES : Le point que j'ai soulevé au commencement de ce débat au sujet d'un service continu par la troupe permanente, pourrait être discuté maintenant.

Sir FREDERICK BORDEN : Je veux faire inscrire dans le compte rendu d'aujourd'hui des Débats tous les amendements qui seront proposés, et je veux dire maintenant que je proposerai de modifier l'article 29 pour qu'il se lise :

La troupe permanente se compose des corps organisés en permanence, n'excédant pas deux mille hommes enrôlés pour service continu, autorisés par le Gouverneur en conseil.

Cela règlera la difficulté que mon honorable ami prévoit, parce que nulle part dans cet acte il n'est dit que les hommes des corps permanents seront employés continuellement.

M. A. T. THOMPSON : Du moment que l'expression "milice," d'après l'article des définitions, signifie "toutes les forces militaires du Canada," ne serait-il pas mieux de dire dans cet article : la "milice non permanente" ?

Sir FREDERICK BORDEN : Sa Majesté peut lever le nombre d'hommes qu'elle voudra ; elle n'est pas obligée en vertu de cette loi d'établir une troupe permanente. Mais, dans le fait, on se propose d'envoyer la troupe permanente au camp central dans le but, en grande partie, de donner l'instruction aux officiers qui y seront assemblés de toutes les parties du Canada.

M. SAMUEL HUGHES : Depuis que ces corps en service permanent existent, le parlement a toujours refusé de reconnaître cette distinction.

Sir FREDERICK BORDEN : C'est vrai.

M. SAMUEL HUGHES : C'est-à-dire de laisser croire que la troupe permanente est une espèce de milice régulière.

Sir FREDERICK BORDEN : Elle est la milice active.

M. SAMUEL HUGHES : Elle fait partie de la milice active.

M. JABEL ROBINSON : L'honorable ministre de la Milice et de la Défense a-t-il prévu les exercices de tir dans la milice ?

Sir FREDERICK BORDEN : Mon honorable ami verra cela plus loin.

Article 64.—Solde de la troupe permanente.

Sir FREDERICK BORDEN : Cet article est nouveau en ce sens qu'il diffère matériellement de la loi actuelle. L'article 64 du nouveau bill se lit comme suit :

Les officiers, sous-officiers brevetés et sous-officiers de la troupe permanente ont droit à la solde ou paye quotidienne et aux suppléments de solde suivant des tarifs à être établis.

2. Le Gouverneur en conseil peut, au besoin, fixer les sommes à être payées aux simples soldats de la troupe permanente, tenant compte de la longueur du service, de la bonne conduite et de la capacité ; mais ces sommes ne doivent pas excéder les montants suivants, savoir :

	Centins.
Pour les simples soldats, par jour..	75
Pour les clairons âgés de moins de 18 ans, par jour..	40

Je propose de faire un léger changement dans l'article 64. Au lieu des mots "ces sommes", je veux mettre les mots : "la paye ordinaire". Je fais ce changement parce que nous avons récemment transféré dans la force permanente ce que l'on appelle "la branche des magasins". Nous avons dû faire cela lorsque nous avons enlevé ce service au département civil du ministère de la milice. Ces hommes reçoivent une paye spéciale de $1.00, $1.25 et $1.50 par jour, et je crains que cet article tel que nous l'avions d'abord rédigé, m'empêche peut-être de leur payer plus de 75 centins par jour On fournit aux soldats de

la troupe permanente le logement à la caserne et les rations, tandis que les préposés aux magasins dans le service de l'intendance n'ont pas ces avantages. Conséquemment, ce serait une erreur, ni conforme aux intentions de cet acte ou du parlement, j'en suis sûr, de limiter la paye de ces ingénieurs à 75 centins par jour. Afin de rendre la chose absolument claire, je propose de mettre après le mot "mais," les mots 'la paye ordinaire', et l'article se lira comme suit :

Mais la paye ordinaire ne devra pas excéder les montants suivants, savoir :

	Cents.
Pour les simples soldats, par jour..	75
Pour les clairons âgés de moins de 18 ans..	40

Article 65.—Solde de la milice active.

Sir FREDERICK BORDEN : J'arrive maintenant à l'article 65 auquel je propose d'ajouter l'article suivant :

Il sera accordé $1 par jour, ou toute autre somme qui pourra être prescrite, à chaque officier ou soldat pour chaque cheval employé par lui réellement et avec nécessité lorsqu'il sera en service actif pendant la période des exercices annuels, ou lorsqu'il sera de service d'une autre manière.

Cet article est dans la loi actuelle, mais a été omis de ce bill par erreur, le seul changement que je propose d'y faire est d'ajouter les mots :

Tels autres tarifs qui pourront être prescrits.

Cette précaution est prise parce que l'on constate qu'il devient de plus en plus difficile d'année en année, surtout dans les villes, de se procurer des chevaux, et conséquemment on donne au ministre ou à l'officier général commandant le pouvoir, si cela est nécessaire, d'augmenter le tarif.

Au sujet de l'article 65, je vois que quelques journaux ont mal interprété l'intention de cet article. Le projet que j'ai en vue n'est pas que la solde sera limitée à 50 cents la première année, augmentée à 75 centins la deuxième et à $1.00 la troisième. Mon idée est que la solde commencera à 50 centins, et qu'à la fin de la première période d'instruction au camp on donnera aux soldats qui n'ont pas eu de mauvaises notes et qui ont fait preuve d'une certaine aptitude pour le tir, une augmentation immédiate de 20 ou 25 cents par jour pour la première année. Puis à l'ouverture du camp l'année suivante ils commenceront au chiffre auquel ils ont droit, plus les 20 cents. A la fin de la deuxième année, s'ils continuent à se bien conduire et à faire des progrès au tir, leur paye sera augmentée de 15 cents, ce qui le portera à 85 cents par jour, et ils atteindront la solde supérieure de $1.00 à la fin de la troisième année.

Article 67.—Rations pendant les exercices.

Sir FREDERICK BORDEN : L'article 67 du bill est le même que l'article 63 de la loi actuelle excepté que l'on en a omis certains mots :

Dans ces cas la solde quotidienne est pour chaque jour de vingt-quatre heures, et les exercices ainsi que le service qui doivent être faits en camp, ou pour se rendre au camp ou en revenir sont ceux qu'ordonne l'officier commandant alors en fonctions.

On a cru qu'il valait mieux que ce détail fut laissé aux règlements.

L'article 68 est le même que l'article 69 de la loi actuelle.

Article 69.—Privilèges de tir.

Sir FREDERICK BORDEN : L'article 69 est nouveau et se lit comme suit :

Dans le but de construire des ouvrages de défense ou des champs de tir des bouches à feu ou du fusil, il peut être acquis de simples privilèges de tir sur tout terrain attenant à ces ouvrages de défense ou champs de tir, et l'indemnité à payer de ce chef est régie par les dispositions de l'Acte des Expropriations.

Il est dans l'intérêt public que le gouvernement obtienne ce pouvoir.

L'article 70 est le même que l'article 71 de la loi actuelle. Les articles 72 à 75 de la loi actuelle sont omis ; ils sont remplacés par l'article 30 du présent bill. L'article 71 est semblable à l'article 76 de la loi actuelle. C'est de cet article que parlait l'honorable député d'Elgin-ouest il y a un instant. On y fait mention des sociétés et clubs de tir.

M. SAMUEL HUGHES : Je prendrai la liberté de demander de nouveau qu'en outre du champ de tir à longue distance, on établisse aux quartiers de chaque compagnie un champ de tir miniature et quelques fusils afin que pendant l'hiver, et même pendant les mois d'été les volontaires puissent s'exercer régulièrement. Il est inutile de prétendre que les exercices du tir à courte distance sont inutiles. Les meilleurs tireurs au Canada aujourd'hui sont des hommes qui dans leur jeunesse ont appris, avec l'ancien fusil qui se chargeait par le canon, à éteindre une chandelle avec une capsule. Cette pratique les a accoutumés à presser la détente et à assujetir leur arme dans la main ; le tir réduit remplirait le même objet. Ce ne serait qu'une dépense de deux ou trois fusils pour chaque compagnie, et ceux qui se livreraient à ces exercices seraient bien plus aptes à tirer à longue distance.

Sir FREDERICK BORDEN : L'article 72 est nouveau.

En temps critique les membres des sociétés et clubs de tir au fusil deviennent membres de la milice et sont sous les ordres et les instructions de l'officier de district commandant ; et tant que dure le temps critique, et jusqu'à ce qu'ils soient légalement libérés, tous les membres de ces sociétés et clubs restent membres de la milice, et sont assujétis à l'exercice, à l'instruction et à la discipline au même degré que ses autres membres.

M. R. L. BORDEN: Comment les membres des sociétés et clubs sauront-ils que le temps critique est arrivé? Je suppose que ce sera les autorités que décideront si le temps est critique ou non. Si une émeute se produit dans une partie quelconque du Canada, est-ce que tous les membres des sociétés de tir deviennent membres de la milice? S'il en est ainsi, il faudrait prendre quelque moyen de leur faire savoir par proclamation ou autrement qu'ils sont membres de la milice canadienne, et assujétis comme tels à ses obligations.

Sir FREDERICK BORDEN : Je vais prendre note de l'observation de l'honorable député, et m'occuperai d'en faire tenir compte.

M. SAMUEL HUGHES : A ce sujet, un officier commandant d'une compagnie, n'a aucun moyen d'avertir ses soldats ; il faudrait que la chose fût prévue dans les règlements.

Sir FREDERICK BORDEN : C'est ainsi que cela se fera.

M. SAMUEL HUGHES : J'ai vu des cas où les hommes ont prétendu n'avoir pas été suffisamment avertis d'assister aux exercices et de cette façon ils ont échappé à la punition.

Sir FREDERICK BORDEN : L'honorable chef de l'opposition voudrait-il dire à la Chambre s'il croit qu'il suffira de faire un règlement pour obvier au cas qu'il a mentionné au sujet de l'article 72 ou s'il faudra un article spécial de la loi ?

M. R. L. BORDEN : Il faut que la loi le dise expressément.

M. SAMUEL HUGHES : Je suppose que ces sociétés de tir auront des uniformes et des équipements ?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui. Mais je doute que cet article soit réellement nécessaire, parce que lord Dundonald a l'intention, dans le projet qu'il a exposé, d'abolir virtuellement les sociétés et clubs de tir actuels, et de les incorporer dans la milice.

L'article 73 est nouveau. Il se lit comme suit :

Le ministre peut—

(a) Autoriser les garçons âgés de plus de douze ans, qui vont à l'école, à être formés en corps de cadets-écoliers ;

(b) Autoriser les jeunes gens âgés de plus de quatorze ans, et de moins de dix-huit ans, à être formés en corps de cadets-anciens ;

(c) Autoriser les corps de cadets-anciens, ou toute partie de ces corps, à être encadrés dans quelque partie de la milice active pour les fins d'exercice et d'instruction.

L'article 74 dit que tous les corps de cadets sont soumis à l'autorité et sous les ordres de l'officier de district commandant. L'article 75 dit :

Sir F. W. BORDEN.

Les corps de cadets doivent être exercés et instruits ainsi que prescrit, et ils peuvent être pourvus d'armes, de cartouches et d'effets d'équipement aux conditions prescrites.

M. SAMUEL HUGHES : Pourquoi ne pas ici établir le champ de tir miniature avec ses accessoires pour l'avantage de ces jeunes cadets ? Ce serait beaucoup meilleur marché et répondrait autant aux besoins qu'un champ de tir à longue distance.

Sir FREDERICK BORDEN : Ce sera matière à règlement.

M. R. L. BORDEN : Le ministre a-t-il l'intention de traiter chaque cas à part, suivant qu'il se présentera, ou de faire des règlements généreux ?

Sir FREDERICK BORDEN : Un règlement général qui demandera, je suppose, la coopération des gouvernements provinciaux. L'article 76 est le même que les articles 78 et 79 de la loi actuelle.

La milice ou toute partie et tout officier ou homme de la milice peut être convoqué pour toute fin militaire autre que l'exercice ou l'instruction, au temps et de la manière prévus par les règlements.

L'article 77 sera modifié en y ajoutant un paragraphe concernant la nomination d'un commandant de l'armée régulière dans le cas où la milice canadienne sera appelée en temps de guerre à servir conjointement ou en même temps avec l'armée régulière. Le paragraphe se lira comme suit :

En temps de guerre lorsque la milice sera appelée en service actif, pour servir conjointement avec les troupes régulières de Sa Majesté, Sa Majesté pourra nommer pour la commander un officier général d'un rang supérieur de l'armée régulière.

Je crois que le paragraphe pourrait s'arrêter là, bien qu'on ait ajouté les mots suivants : " que ce sera d'un rang supérieur à l'officier général commandant alors la milice ".

M. SAMUEL HUGHES : Cela ne s'appliquerait qu'à l'officier commandant de toutes les troupes.

Sir FREDERICK BORDEN : C'est tout.

M. SAMUEL HUGHES : Dans le cas où il y aurait un poste isolé avec un régiment colonial et un régiment impérial, l'officier commandant serait-il l'officier impérial ?

Sir FREDERICK BORDEN : Non, cet article signifie seulement que la direction des troupes sera faite par un officier de l'armée impériale ; c'est tout.

M. SAMUEL HUGHES : J'espère que le ministre mettra cela d'une façon bien claire dans l'article. Parce qu'il y a plusieurs officiers coloniaux qui auraient des objections à servir sous un officier impérial dans les conditions que j'ai mentionnées.

Sir FREDERICK BORDEN : Il n'y aura pas le moindre danger.

M. SAMUEL HUGHES : Si le ministre ne pense pas que la dernière partie du paragraphe soit nécessaire, pourquoi l'inclut-il?

Sir FREDERICK BORDEN : Les mots " l'officier général d'un rang supérieur " devraient être suffisants. Mais si les autres mots sont nécessaires, nous les laisserons. En lisant le paragraphe, j'ai trouvé que l'expression " devra " n'était pas très juste et qu'il vaudrait mieux la remplacer par l'expression " devra être ". L'autre expression pourrait vouloir dire que par le statut nous donnons à cet officier un rang supérieur à un officier qui pourrait être plus jeune dans le service que l'officier canadien.

M. R. L. BORDEN : Que veut dire l'expression " servant conjointement " ?

Sir FREDERICK BORDEN : Dans l'éventualité d'une campagne en Canada, l'Angleterre pourrait y envoyer un corps de troupes qui serait appelé à servir côte à côte avec la milice canadienne. C'est alors qu'il s'agirait pour l'autorité impériale de désigner le commandant en chef des troupes régulières et des forces du Canada réunies.

M. SAMUEL HUGHES : Quels embarras vous vous préparez avec le texte de cet article et l'application que veut en faire le ministre. Prenons un exemple. Supposons que la guerre soit déclarée demain. L'officier général commandant les troupes impériales au Canada est le major général sir Charles Parsons, d'Halifax, qui a beaucoup moins d'années de service que l'officier commandant la milice canadienne, lord Dundonald ? En vertu de l'article proposé, l'officier général commandant au Canada serait placé à un rang inférieur à un autre officier. Je suis certain que si la guerre était déclarée demain, ce serait lord Dundonald qui prendrait le commandement en chef. Peut-être l'honorable ministre pensait-il à un officier canadien dont il veut faire le futur commandant général de la milice, et il ne voulait pas le placer au-dessus de lord Dundonald ?

Sir FREDERICK BORDEN : Peu importe qui sera à la tête de la milice canadienne lorsque la guerre se déclarera. Que cet officier soit un officier australien, canadien ou impérial, peu importe. Notre volonté est que, quand la milice canadienne sera appelée à servir conjointement avec l'armée impériale, ce soit Sa Majesté qui nomme l'officier commandant de toute l'armée et cet officier devra être le supérieur de l'officier commandant la milice.

M. SAMUEL HUGHES : Il est possible que ce soit la même personne. L'honorable ministre ferait mieux de rédiger de nouveau cet article.

Sir FREDERICK BORDEN : J'y songerai.

M. R. L. BORDEN : Je ne sais trop comment cet article fonctionnerait dans l'état où sont les choses actuellement. Si la guerre était déclarée demain, est-ce que le commandant de toute l'armée, y compris les troupes impériales qui sont à Halifax et celles qui sont dans l'ouest, passerait à lord Dundonald, ou les troupes impériales seraient-elles commandées par—

M. SAMUEL HUGHES : Par le commandant de Halifax, quelque jeune qu'il puisse être.

M. R. L. BORDEN : Mais d'après ce statut il ne pourrait prendre le commandement de toute l'armée, parce qu'il serait inférieur en grade à l'officier commandant la milice canadienne.

Sir FREDERICK BORDEN : Exactement.

M. R. L. BORDEN : En résumé, le but auquel tend l'article n'est-il pas que, lorsque la milice canadienne servira en même temps que les troupes impériales, les deux seront placées sous le commandement de l'officier impérial, lorsque cet officier sera d'un rang supérieur à l'officier canadien, mais la contre-partie n'est pas vraie.

Sir FREDERICK BORDEN : Par exemple, s'il y avait à Halifax, à l'époque de la déclaration de guerre, un lieutenant général commandant, le commandement lui reviendrait en vertu de l'article que je propose, mais s'il était d'un rang inférieur à l'officier commandant la milice, il ne commanderait pas, mais la couronne aurait le pouvoir de nommer un officier qui serait d'un rang supérieur à l'officier commandant la milice.

M. SAMUEL HUGHES : Je n'ai pas devant moi le paragraphe que l'on propose d'ajouter, mais pourquoi ne pas le rédiger de manière que ce soit Sa Majesté qui nomme le commandant des troupes réunies.

Sir FREDERICK BORDEN : C'est justement ce que nous faisons.

M. SAMUEL HUGHES : L'article dit qu'il devra être plus ancien que l'officier commandant la milice canadienne. Mais il peut se faire que ce soit la même personne. C'est l'objection que je soulève.

Sir FREDERICK BORDEN : Prenons le cas que mon honorable ami (M. Samuel Hughes) supposait il y a un instant. Supposons que nous ayons ici un officier impérial d'un rang supérieur lors de la déclaration de guerre, croit-il que nous devrons donner à la Couronne le pouvoir de placer au-dessus de lord Dundonald un officier impérial de rang inférieur ?

M. SAMUEL HUGHES : Non ; mais je veux faire remarquer au ministre que cela ne devrait se faire que dans le cas ou les deux troupes seraient réunies. Sa Majesté pourrait nommer comme commandant de toute l'armée un officier général d'un rang

supérieur dans l'armée anglaise ; cela suffirait.

Sir FREDERICK BORDEN : Je crois que ce serait le meilleur moyen.

M. SAMUEL HUGHES : Il n'est pas nécessaire d'ajouter " qui devra être d'un rang supérieur à l'officier général commandant." Lord Dundonald ferait très bien notre affaire.

Sir FREDERICK BORDEN : C'est parfait.

M. SAMUEL HUGHES : Si vous insérez ces mots, lord Dundonald se trouve exclus Que le ministre s'en tienne aux mots " armée régulière." Il se peut que lord Dundonald soit l'officier choisi par Sa Majesté.

Sir FREDERICK BORDEN : Cette observation m'avait échappé? Je remettrai l'article à l'étude.

M. R. L. BORDEN : Dans la pensée de l'honorable député (M. S. Hughes), il se pourrait que l'officier impérial fût l'officier général commandant la milice—il pourrait commander les deux forces.

Sir FREDERICK BORDEN : Il ne s'agit nullement de porter atteinte au pouvoir que possède la couronne de nommer l'officier général commandant la milice commandant de toute l'armée.

M. SAMUEL HUGHES : Le ministre voudrait-il bien laisser cet article en suspens?

Sir FREDERICK BORDEN : Il ne s'agit point en ce moment de l'adoption définitive de cet article ; nous nous contentons de le discuter. L'article 78 est précisément semblable à l'article 80 de la loi actuelle. L'article 79 est similaire à l'article 82.

M. R. L. BORDEN : L'article 78 se rattache-t-il à la troupe permanente?

Sir FREDERICK BORDEN : Non.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi?

Sir FREDERICK BORDEN : Parce qu'il existe un article spécial régissant la troupe permanente.

M. R. L. BORDEN : Il existe, je le sais, un article spécial régissant la troupe permanente ; cependant la troupe permanente est comprise dans le mot " milice," ainsi que défini dans l'article d'interprétation. Il faudra étudier bien attentivement ce bill, afin de s'assurer si, par l'emploi du mot " milice," on n'applique pas à la troupe permanente certaines dispositions qui, dans l'intention des auteurs de la loi, ne devraient pas s'y appliquer. Ainsi, un des articles décrète que tout soldat peut obtenir la permission de se retirer d'un corps, s'il a donné à son commandant six mois d'avis de son intention à cet égard.

Dans l'intention du législateur, cet article doit-il s'appliquer à la troupe permanente ? Je l'ignore. Cependant, il me semble que d'après la teneur du projet de loi, cette disposition serait censée s'appliquer à la troupe permanente ; car la définition du mot " milice " comprend la troupe permanente et alors cette disposition générale s'étend à toute la milice.

Sir FREDERICK BORDEN : Cet article est emprunté à la loi actuelle qui a régi jusqu'ici toute la milice, y compris la troupe permanente, et cela sans avoir jamais donné prise à l'ambiguité. Je saisis parfaitement, toutefois, l'objection soulevée et il en sera tenu compte. L'article 79 est virtuellement calqué sur l'article 82 de la loi actuellement en vigueur. Les " Règlements du Roi " ne figurent pas ici et ne s'appliquent plus sous la nouvelle loi.

M. SAMUEL HUGHES : Il a surgi force débats sur un point se rattachant à l'article en discussion. C'est là sans doute la véritable interprétation de l'article et c'est celle que j'ai moi-même suivie. Les officiers de la milice canadienne sont exempts de l'application de l' " Army Act ", quand ils ne sont pas en service. Un officier général commandant au Canada a fait la tentative de soumettre à l' " Army Act " pendant toute l'année les officiers de la milice active ordinaire, et le bruit courait, l'année dernière, que le ministre voulait insérer dans la loi en discussion une disposition spéciale dans ce sens, déclarant que les officiers de la milice de ce pays seraient soumis à l' " Army Act ", durant tout le cours de l'année. Je suis bien aise que le ministre n'ait pas inséré pareille disposition dans la loi à l'étude. Un des tribunaux de la province de Québec a décidé que cette loi ne s'applique point. Voici la teneur du paragraphe en question :

Dans toute salle d'exercice, ou autre bâtiment ou lieu servant à des fins militaires, ainsi que pendant tout exercice ou toute revue du corps auquel il appartient, auquel ou à laquelle il prend part dans les rangs ou comme spectateur en uniforme, et aussi en se rendant à l'endroit où doit se faire l'exercice ou la revue ou en revenant——

Cela veut dire aussi, je suppose, en uniforme.

—comme encore en tout autre temps où il porte l'uniforme du corps auquel il appartient.

Le tribunal de Montréal a décidé que les mots "comme spectateur" n'obligeaient point l'officier, parce qu'il ne portait point d'uniforme. D'après l'interprétation ordinairement donnée à cet article, l'officier se trouve là à titre de spectateur portant uniforme, ou bien il est sur le champ d'exercice et doit être soumis à la loi. J'appelle l'attention du ministre sur l'ambiguité de la rédaction de cet article. Pour mon propre compte, je sais parfaitement à quoi m'en tenir à cet égard, mais je désire faire élucider la question ; on ne saurait trop mettre en relief le fait qu'il ne faut jamais porter atteinte à la liberté individuelle des officiers de la milice canadienne, lorsqu'ils ne sont point de service.

Sir FREDERICK BORDEN : J'appelle de nouveau l'attention de l'honorable député sur l'article 71 du nouveau bill, que j'ai oublié de signaler. Comme les quatre dernières lignes de cet article prêtent à la critique, je me propose de les biffer. Elles se rattachent à la question qu'il vient de nous signaler. Elles sont inutiles. Si la partie de l'article auquel il vient de faire allusion demeure inscrite au bill, alors les quatre dernières lignes de l'article 71 sont inutiles et je me propose de modifier le bill en les rayant. Je tiens à mentionner la chose en ce moment, afin que mes remarques soient consignées au compte rendu. Je propose, en outre, un amendement à l'article 79. Le paragraphe 2 sera ainsi conçu :

Les officiers et les soldats de la troupe permanente et les membres de l'état major permanent de la milice seront toujours soumis à la loi militaire.

Cette disposition est absolument nécessaire, m'informe-t-on, pour le maintien de la discipline. C'est la continuation de la prescription inscrite au paragraphe 3 de l'article 28.

M. A. T. THOMPSON : Puisqu'il est question de mettre au rancart les " règlements du roi," je tiens à demander au ministre s'il compte bientôt publier les nouveaux règlements ?

Sir FREDERICK BORDEN : Il est absolument nécessaire d'élaborer les nouveaux règlements, avant que le projet de loi en discussion devienne loi ; car sans cela, nous nous trouverions dans une situation inextricable.

M. A. T. THOMPSON : Je tiens ici à rappeler au ministre que la dernière fois qu'on a publié les règlements, le tirage en a été si restreint qu'on n'en a mis que deux exemplaires à la disposition de chaque régiment, l'officier commandant et l'adjudant en ayant obtenu chacun un exemplaire. Il en est résulté de sérieux inconvénients, car ces deux exemplaires ont disparu peu après. Puisqu'on consacre tant de deniers publics aux impressions, on pourrait, au moins, fournir un exemplaire de ces règlements à chaque officier de régiment.

Sir FREDERICK BORDEN : Je promets à l'honorable député qu'il en aura deux ou trois exemplaires. La première édition dont il parle est épuisée, et si nous n'avons pas fait une nouvelle édition, c'est que nous savions que la loi actuelle serait bientôt entièrement refondue ou qu'une nouvelle loi serait établie. Il y a déjà un an ou deux que je me propose de faire adopter une nouvelle loi. Voilà pourquoi nous n'avons pas fait un plus fort tirage de ces exemplaires. Les nouveaux règlements sont actuellement en voie d'élaboration, en conformité des prescriptions du bill en discussion, et quand ce bill deviendra loi, les règlements seront publiés immédiatement.

M. A. T. THOMPSON : Je me suis demandé s'il ne s'agissait pas ici d'une affaire d'économie qui est une des caractéristiques frappantes du ministère de la milice.

M. CASGRAIN : Le ministre pourrait-il nous dire si l'article qu'il se propose d'inscrire dans la loi aurait quelque portée sur les causes comme celle qui a surgi à Montréal et qui a été décidée par la cour du banc de la Reine, la cause de Cook et Cole ?

Sir FREDERICK BORDEN : L'article en question s'appliquera aux questions de ce genre.

M. CASGRAIN : Le ministre se le rappelle, il a surgi une assez grave divergence d'opinion au sujet de cette question entre les juges et les membres du barreau appartenant à la milice ; et à mon avis, il serait sage, si la chose est possible, de régler cette question définitivement.

Sir FREDERICK BORDEN : C'est pour faire face aux embarras de ce genre que nous avons élaboré l'article en discussion. L'article 80 est calqué sur l'article 82, paragraphe 2 en vigueur. L'article 81, est similaire à l'article 84 de la loi actuelle. L'article 82 est semblable à l'article 85 de la même loi. L'article 83 est la reproduction de l'article 86 de la loi en vigueur, sauf de fort légères modifications. L'article 84 est calqué sur l'article 87 de la loi actuelle.

M. R. L. BORDEN : Le ministre pourrait-il nous dire si les règlements projetés qu'il s'agit d'établir doivent remplacer les " Règlements et ordonnances du roi pour l'armée " ?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui.

M. R. L. BORDEN : Aú lieu d'appliquer les " Règlements et ordonnances de la reine pour l'armée " nous aurons donc des règlements et ordonnances à nous en propre ?

Sir FREDERICK BORDEN : Précisément ; au lieu de deux autorités, il n'y en aura plus qu'une seule.

M. A. T. THOMPSON : Antérieurement, nous étions régis par deux autorités.

M. R. L. BORDEN : Je remarque dans la loi qu'il est décrété que Sa Majesté en conseil peut ordonner que les dispositions de l'Army Act ne s'appliqueront pas à la milice. Cette disposition est omise de l'article proposé. Le ministre est-il d'avis, qu'il soit sage d'omettre cette disposition ? Nous connaissons actuellement la teneur de l'Army Act, mais nous ne saurions dire ce que cette teneur sera à l'avenir. Mais ne serait-il pas sage de réserver un pouvoir de ce genre ?

Sir FREDERICK BORDEN : L'application de l'Army Act à la milice canadienne est consacré par le projet de loi à l'étude, sauf dans la mesure où cette loi serait incompatible avec les prescriptions de ce bill. L'article 79 statue à cet égard.

M. R. L. BORDEN : La loi, dans sa teneur actuelle, contient une disposition sous l'empire de laquelle Sa Majesté peut ordonner que toute prescription de l'Army Act ne s'appliquerait pas à la milice. Cette disposition a été omise de l'article proposé. Est-ce qu'il ne serait pas possible que certaines dispositions de l'Army Act, bien que non incompatibles avec notre propre statut, fussent néanmoins dans une certaine mesure inapplicables à la milice du Canada ? Ne serait-il donc pas sage de conserver le pouvoir qui existe actuellement ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je me rends à cet avis. J'étudierai la chose. Cette modification n'était pas intentionnelle. L'article 85 est virtuellement similaire à l'article 88, sauf l'omission de certains mots jugés inutiles.

M. SAMUEL HUGHES : L'article 85 n'est-il pas une relique de l'époque préhistorique? En quoi les articles 85 et 86 sont-ils nécessaires?

Sir FREDERICK BORDEN : Il n'y a aucun inconvénient à les conserver dans le statut.

M. SAMUEL HUGHES : Je propose d'insérer après le mot " femme " dans la troisième ligne de l'article 86, les mots " et les enfants." La pensée du législateur est fort lucide et exprimée avec circonspection. Mais si le cultivateur est allé combattre à la frontière, pourquoi la femme du cultivateur serait-elle exposée à loger des troupes chez elle?

Sir FREDERICK BORDEN : Abordons maintenant la question du transport. A l'article 88 de la loi actuelle nous avons substitué les articles 85 et 87 du nouveau projet de loi. La loi actuelle décrète que :

Le Gouverneur en conseil peut établir des règlements relatifs au logement chez l'habitant et au cantonnement des troupes et de la milice en activité de service, ainsi qu'aux voitures, chevaux et autres moyens de transport devant être fournis pour leur usage et à l'indemnité adéquate qui sera allouée en conséquence.

Cette disposition est textuellement reproduite dans l'article 87 du nouveau projet de loi, autorisant l'exécutif à établir des règlements relatifs au transport.

L'article 88 du nouveau projet de loi est calqué sur l'article 89 de la loi actuelle, sauf une légère modification. L'article 89 est empruntée aux règlements de la loi d'Angleterre dite " the Forces Act," 1871, partie IV. R, article 16.

M. SAMUEL HUGHES : Pourquoi ne pas étendre également la règlementation aux lignes de steamships?

Sir FREDERICK BORDEN : Evidemment, les auteurs de la loi à laquelle nous empruntons cet article n'ont pas prévu la chose ; mais, eu égard à notre navigation intérieure, il serait fort convenable d'établir un règlement dans ce sens, au Canada. C'est une excellente proposition. Les articles 91, 92 et 93 sont empruntés à la même source. L'article 94 est similaire à l'article 91 de la loi actuelle sauf l'omission des mots que voici :

Mais nul officier de l'armée régulière de Sa Majesté en activité de service ne peut siéger dans un conseil de guerre de la milice.

L'article 95 est calqué sur l'article 92 ; l'article 96 est similaire au paragraphe 2 de l'article 92 de la loi en vigueur ; l'article 98 est la reproduction de l'article 93 de la loi actuelle, sauf l'omission de certains mots. Il s'agit de modifier cette ébauche de projet de loi, actuellement soumise au comité en insérant après les mots " conseils de guerre " les mots " sauf en activité de service." La raison qui nous a portés à insérer ces mots à la loi saute aux yeux ; en temps de guerre, la décision pourrait souffrir des retards et l'exécutif serait débordé. L'article 99 est calqué sur l'article 94 de la loi actuelle, sauf que partout où se rencontre la phrase " commandant un corps de milice," cette phrase est omise, et à la fin sont également omis les mots " et seront aussi susceptibles d'être jugés et punis par le conseil de guerre."' Les articles 100 et 101 sont similaires à l'article 95 de la loi actuelle, légèrement modifié. L'article 102 est calqué sur l'article 96 de la loi actuelle ; l'article 103 est virtuellement le même que l'article 97 ; l'article 104 est similaire à l'article 98 de la même loi ; l'article 105 est une reproduction de l'article 99 de la loi en question ; l'article 106 est similaire à l'article 100, sauf de légères modifications de forme ; l'article 107 est similaire à l'article 101, légèrement modifié ; l'article 108 est l'exacte reproduction de l'article 102 de la loi actuelle ; l'article 109, est similaire à l'article 103 de cette même loi ; l'article 110 est semblable à l'article 104 de la loi actuelle, sauf que le chiffre de l'amende se trouve réduit.

M. SAMUEL HUGHES : A mon avis, le soldat se trouverait soumis à l'autorité d'un officier, lorqu'il n'est pas sujet à la loi militaire, chose qui ne devrait pas être.

Sir FREDERICK BORDEN : Cette disposition est empruntée à la loi actuelle. L'article 111 est similaire à l'article 105 de la loi actuelle ; l'article 112 est l'exacte reproduction de l'article 106 de la loi en vigueur ; l'article 113 est similaire à l'article 107, sauf les mots que voici :

—d'une amende de $100 au plus, si c'est un officier, et d'une amende de $20 au plus, si c'est un soldat.

M. SAMUEL HUGHES : Pourquoi ne pas 110, il est évidemment emprunté aux règlements de l'armée anglaise qui s'appliquent à des troupes régulières continuellement en service.

Sir FREDERICK BORDEN : Ces dispositions sont similaires.

M. SAMUEL HUGHES : Cette disposition, je suppose, est empruntée à un vieux livre du temps du duc de Marlborough. Je tiens à protéger la liberté de l'individu, autant que faire se peut. Ces règlements ont été établis, il y a nombre d'années, pour des hommes qui étaient exclusivement soldats. Aujourd'hui notre soldat est membre de la milice lorsqu'il est en activité de service ou lorsqu'il est chez lui sur sa terre, et sous l'empire de cet article il se trouve soumis à cette disposition, qu'il soit de service ou non.

Sir FREDERICK BORDEN : Que l'honorable député veuille bien rédiger un article et me le transmettre.

L'article 114 est semblable à l'article 109 de la loi actuelle.

L'article 109 sera omis, parce qu'il est déjà couvert par le code pénal de 1892.

Article 115.

L'article 115 est semblable à l'article 110 de la loi en vigueur, et l'article 116 est similaire à l'article 111.

M. SAMUEL HUGHES : Le ministre a-t-il remarqué que d'après la teneur de cet article, il est possible qu'il condamne quelques pauvres diables sur le témoignage d'un seul témoin et devant un seul juge de paix? Je ne m'explique guère la chose, mais il est possible que les témoins se présentent devant un juge de paix et qu'il soit bien difficile au prévenu de se disculper.

A mon avis, il faudrait au moins deux témoins.

Sir FREDERICK BORDEN : Il est possible qu'il n'existe qu'un seul témoin.

L'honorable M. FITZPATRICK : Certains individus ont été jugés coupables de meurtre sur la preuve établie par un seul témoin, et un témoin peut en valoir une douzaine.

M. SAMUEL HUGHES : Il peut arriver qu'un officier se croit insulté et si l'inclupé est traduit devant un juge de paix, il est possible que l'instruction de la cause soit loin d'être impartiale.

Sir FREDERICK BORDEN : Il faudrait alors deux juges de paix.

L'article 117 est similaire à l'article 112 de la loi actuelle, sauf que les mots " établi sous son empire " sont omis.

L'article 118 est la reproduction de l'article 113 de la loi actuelle.

M. SAMUEL HUGHES : Il n'est rien statué ici pour les territoires. Il n'y a point de comtés dans les territoires.

Sir FREDERICK BORDEN : Je prends note de l'observation. L'article 120 est similaire à l'article 115 de la loi actuelle.

Article 121. Exécution des mandats et des sentences.

Sir FREDERICK BORDEN : L'article 121 est une nouvelle disposition qui se rattache à l'exécution des mandats et des sentences. Il est emprunté au bill relatif à la défense de la Confédération australienne, article 115, et en voici la teneur :

Le gouverneur, geôlier ou directeur de toute geôle ou prison ou de tout pénitencier en Canada, doit recevoir et détenir, suivant l'exigence de tout mandat revêtu du seing d'un officier de district commandant, ou de toute personne autorisée par les règlements à lancer un mandat, la personne mentionnée dans ce mandat et livrée entre ses mains, et doit enfermer ce prévenu jusqu'à ce qu'il soit acquitté ou élargi par l'opération de la loi ; et tout tel gouverneur, geôlier ou directeur doit prendre connaissance de tout mandat paraissant être revêtu de la signature d'un tel officier.

L'article 122 est une disposition nouvelle qui statue sur les lieux d'incarcération.

L'article 123 est similaire à l'article 116 de la loi en vigueur, mais la rédaction en est plus spécifique.

L'article 124 est presque identique à l'article 117 de la loi actuelle.

M. R. L. BORDEN : La loi actuelle exige aussi qu'il soit déposé sur le bureau du parlement un état de la milice.

L'honorable M. FITZPATRICK : La loi relative à l'organisation du ministère de la milice oblige le ministre à déposer un rapport sur le bureau de la Chambre.

Article 129.

Sir FREDERICK BORDEN : L'article 126 contient une disposition nouvelle dont voici la teneur :

126. Pour les fins de procédures judiciaires, tous deniers souscrits par ou pour un corps quelconque, ou autrement affectés à son usage, ainsi que les armes, les munitions, l'habillement, l'équipement, les instruments de musique ou autres choses, appartenant à un corps ou dont un corps se sert, sont censés être la propriété du commandant du corps ; et aucun don, aucune vente ou autre aliénation ou tentative d'aliénation, d'une telle chose par qui que ce soit ne peut avoir l'effet d'en transférer la propriété sans le consentement dudit officier commandant.

Cette nouvelle disposition est empruntée à la loi de la défense de la fédération australienne. A mon avis, il y a urgence de l'adopter.

M. SAMUEL HUGHES : C'est, à mon sens, une excellente réforme.

M. R. L. BORDEN : Ne serait-il pas préférable de désigner les biens dont il est question dans cet article comme appartenant à la Couronne, pour les fins de poursuites judiciaires ? Pourquoi les déclarer propriété du chef de corps? Ils sont affectés au service public.

Sir FREDERICK BORDEN : C'est afin de permettre au chef de corps de régler plus facilement certaines questions, comme les vols ou les collections d'armes qu'il peut délivrer.

M. R. L. BORDEN : A quoi bon désigner comme propriété de l'officier commandant, dans un but de poursuites judiciaires, les armes, les munitions, l'équipement et l'habillement, qui sont en réalité la propriété du gouvernement ? A mon avis, cela ne saurait nullement faciliter l'expédition des affaire ou des poursuites judiciaires. C'est s'écarter de la réalité des faits, relativement à ces articles.

L'honorable M. FITZPATRICK : Il est possible que la propriété de ces articles ne soit pas absolument attribué à l'état. L'officier commandant pourrait fort bien donner à un corps militaire certains articles d'équipement, comme des instruments de musique, articles qui ne seraient pas la propriété absolue de Sa Majesté, mais plutôt celle du corps avec lequel le commandant a des relations.

M. R. L. BORDEN : Quant aux instruments de musique, il se peut qu'ils soient affectés aux besoins du corps de musique militaire ; mais quant à presque tous les articles désignés dans l'article 126, ils sont la propriété de la Couronne. Il est plus convenable de désigner ces articles comme biens de la Couronne, que de les appeler propriété de l'officier commandant. J'espère que le ministre tiendra compte de mes observations.

M. FITZPATRICK : En effet, l'officier-commandant pourrait mourir ou devenir insolvable.

Sir FREDERICK BORDEN : L'article 127 est identique à l'article 118 de la loi actuelle. L'article 128 est virtuellement semblable à l'article 119 de la loi en vigueur. L'article 129 est similaire à l'article 120 de la même loi.

M. SAMUEL HUGHES : Il faudrait biffer cette partie de l'article qui exige l'affichage des avis à la porte de chaque édifice consacré au culte public.

Nombre de congrégations verraient d'un mauvais œil les édifices consacrés au culte, défigurés par ces avis affichés aux portes des temples.

Sir FREDERICK BORDEN : J'y verrai. On pourrait afficher ces avis sur la clôture.

L'article 130 est semblable à l'article 121 de la loi actuelle, et l'article 131 est identique à l'article 122. L'article 132 est calqué sur l'article 123 de la loi en vigueur, sauf que les mots " gouverneur en conseil " sont substitués aux mots "Sa Majesté " L'article 133 est similaire à l'article 124 de la loi actuelle, et l'article 134 est semblable à l'article 125. Le dernier article, 135, révoque certaines lois.

M. A. T. THOMPSON : Avant la clôture de la délibération de ce bill, j'exprime l'espoir qu'il sera tenu compte de l'avis émis par le chef de l'opposition et qu'il sera imprimé un grand nombre d'exemplaires supplémentaires du compte rendu des débats d'aujourd'hui. Comme nombre d'autres députés, j'ai reçu des demandes d'exemplaires de ce bill, et le débat qui a roulé, cet après-midi, sur ce projet de loi est sans doute le complément du bill imprimé. J'espère qu'on fournira à chaque député vingt ou trente exemplaires du compte rendu des débats de ce jour.

Le comité rend compte de ses travaux.

Sur la proposition de sir Wilfrid Laurier, la Chambre lève sa séance à dix heures et quinze minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, le 23 mars 1904.

L'ORATEUR ouvre la séance à 3 heures.

LOI DES CHEMINS DE FER 1903.

AMENDEMENTS.

M. W. F. MACLEAN (York-est) : J'ai l'honneur de déposer le bill (n° 6) amendant la loi des chemins de fer de 1903.

Très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Veuillez donner des explications.

M. W. F. MACLEAN (York-est) : M. l'Orateur, ce bill apporte plusieurs modifications à la loi des chemins de fer adoptée l'an dernier. Par ce premier amendement, je demande que les compagnies de messageries soient soumises à la juridiction de la commission des chemins de fer. Ces compagnies sont en contact intime avec les gens d'affaires et la population en général. Elles imposent des taux très élevés pour les services qu'elles rendent, et comme les tarifs des compagnies de chemin de fer sont du ressort de la commission, je demande la même chose pour les tarifs des compagnies de messageries, d'autant plus que ces dernières sont la propriété des compagnies de chemin de fer. J'ai cherché à faire introduire cet amendement dans la loi, l'an dernier. La question a été beaucoup discutée depuis et le sentiment populaire s'est prononcé en faveur de la juridiction de la commission des chemins de fer sur les tarifs des messageries et c'est pour cette raison que je fais une nouvelle tentative pour faire modifier la loi dans ce sens.

Un autre article du bill se rapporte aussi à une question qui a été discutée à la dernière session—celle du tarif uniforme de deux cents par mille pour le transport des voyageurs sur toutes les voies ferrées de ce pays. Je n'en dirai pas davantage pour le moment sur ce point, mais je tiens à donner de plus amples explications sur deux autres

articles du bill. L'article 10 de la loi actuelle se lit comme suit :

L'audition de tous les cas se fera devant au moins deux membres de la commission, et le chef, s'il est présent, présidera le tribunal, et son sentiment prévaudra en toute question qui, suivant l'opinion des membres de la commission, est une question de droit.

Par mon amendement, je demande d'abolir cette juridiction du président de la commission, pour la donner entièrement, sur toutes les questions, aux trois commissaires. Mes raisons pour demander ce changement sont la décision rendue l'autre jour par la commission sur la question des téléphones qui lui a été soumise. Le chef de la commission s'est arrogé le pouvoir de juger seul la question, et ses collègues n'ont pas eu le courage de combattre sa prétention. Je prétends que la loi, telle qu'elle existe, leur permettait d'être dissidents et qu'ils auraient dû le faire, en donnant comme raison que ce n'était pas tant une question de droit qu'une question d'opportunité.

Les deux autres commissaires s'étaient prononcés en faveur du public et leur sentiment aurait dû prévaloir sur celui du président. Ils auraient dû maintenir que s'il y avait une question de droit, elle était intimement liée à l'intérêt public et qu'ils étaient compétents à décider ce qu'exige cet intérêt public. Je maintiens que dans cette circonstance l'opinion des deux commissaires aurait dû prévaloir sur celle du président. Mais que j'aie raison ou tort, mon intention est de faire disparaître tout doute en faisant cesser cette juridiction exclusive du président de la commission. Je ne vois pas pourquoi ses deux collègues qu'on dit être des hommes d'une grande expérience, qui ont été membres de cette Chambre et qui ont contribué à l'élaboration des lois de ce pays, n'auraient pas qualité pour se prononcer sur un point de droit.

Nous avons trop de lois dans ce pays et pas suffisamment d'administration. On s'occupe trop de la lettre de la loi et pas assez de son esprit et des conséquences qu'elle peut avoir. Ce que le public demande aujourd'hui, ce ne sont pas des lois ; il veut être protégé dans cette question des téléphones ; et sous prétexte qu'il y a un point de droit en jeu, on lui refuse cette protection et on le renvoie devant les tribunaux.

L'autre amendemeint que j'ai l'honneur de soumettre, se rapporte à la même question. On se rapelle qu'après un long débat contre le monopole de la Compagnie de téléphone Bell, le ministre des Chemins de fer et Canaux d'alors proposa l'article suivant :

Chaque fois qu'une municipalité ou corporation à le pouvoir de construire, exploiter et entretenir un réseau téléphonique dans un district quelconque, et désire obtenir raccordement ou communication téléphonique avec une gare ou un local de la compagnie dans tel district, et ne peut arriver à une entente avec la compagnie à cet égard, cette municipalité ou corporation peut s'adresser à la commission pour obtenir l'autorisation voulue, et la commission peut ordonner à la compagnie de prêter la main à ces raccordement ou communication, à telles conditions, relativement à la considération, que la commission jugera justes et raisonnables ; et elle peut par ordonnance, régler comment, en quel temps, à quel endroit, par qui et à quels termes et conditions se feront la construction, le service et l'entretien des ouvrages de raccordement ou communication.

Au cours de la dernière session nous avons longuement et vigoureusement discuté ce point avec le ministre des Chemins de fer et Canaux d'alors, et finalement il nous déclara qu'il avait rédigé un article qui protégerait efficacement le public et ferait cesser ses griefs. Il expliqua que si, dans un endroit quelconque du pays, le public désirait avoir accès aux gares de chemins de fer et donnait des raisons plausibles, la commission se rendrait à ce désir. Il me laissa sous l'impression, ainsi que la Chambre et le pays, que la compensation se bornerait aux dommages causés par l'installation d'une nouvelle ligne téléphonique dans la gare et aux frais d'entretien de ladite ligne dans cette gare. Ni la Chambre ni le public n'ont jamais soupçonné que la Compagnie de téléphone Bell et les compagnies de chemin de fer pourraient exiger des compensations énormes pour empiètement sur ce qu'elles considèrent comme un monopole qui leur appartient. Permettez-moi, M. l'Orateur, de citer la décision du président de la commission, pour en faire bien comprendre toute la portée :

Nous décidons, en conséquence d'accorder la demande faite en vertu de l'article 193 pour permettre à la municipalité de Port-Arthur de relier, exploiter et maintenir sa ligne téléphonique dans les gares à voyageurs et à marchandises du chemin de fer Canadien du Pacifique à Port-Arthur, à condition qu'il sera accordé une compensation proportionnée aux pertes pécuniaires réellement encourues par la Compagnie Bell et la Compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique ou par aucune d'elles, par suite de cette immixtion dans les droits contractuels des parties et aux charges et dépenses qui pourront résulter de la construction, de l'exploitation et de l'entretien de ces communications entre les gares à Port-Arthur et les téléphones de la municipalité.

Le président de la commission décrète que les citoyens d'une municipalité, avant de pouvoir obtenir des communications téléphoniques avec une gare de chemin de fer, devront rembourser à la Compagnie Bell et à la Compagnie du Canadien du Pacifique les pertes qu'elles pourront avoir à subir par suite de cet empiètement sur les privilèges que leur assurait leur contrat. Les deux compagnies ont expliqué à la commission que cela leur causerait des dommages s'élevant à des centaines de milliers de dollars et que les contribuables de Port-Arthur et de Fort-William ou de toute autre municipalité devront payer ces énormes compensations, avant d'obtenir des communications téléphoniques avec les gares. Je n'irai pas jusqu'à dire que j'ai été trompé par les explications données l'an dernier par le ministre

des Chemins de fer et Canaux, mais je n'ai pas été suffisamment en garde contre les subtilités du style procédurier. La Chambre a certainement été mise sous l'impression que le gouvernement ferait quelque chose pour faire disparaître les griefs dont se plaignait le public et que ce dernier pourrait avoir accès aux gares de chemin de fer. Afin de rendre la loi bien claire sur ce point, je propose de l'amender en ajoutant les mots suivants :

Et cette compensation en faveur de la compagnie de chemin de fer est bornée aux dommages matériels locaux résultant directement des travaux d'installation, de l'exploitation et de l'entretien de ces appareils dans la maison de gare et sur les autres propriétés du chemin de fer, et non pour autre cause s'exerçant au delà.

Il me semble que cet amendement est très modéré et ne fait que confirmer ce que nous attendions de la loi de l'an dernier. Pour bien faire voir que c'est ce qu'en attendait le public, je citerai la décision du commissaire Mills. Je n'ai pas celle du commissaire Bernier, mais je crois comprendre qu'elle est identique à celle du commissaire Mills. Je prie la Chambre de bien peser cette décision de M. Mills :

Une chose ressort clairement de tous les exemples cités, c'est que l'intérêt public est le principe fondamental qui doit servir de guide, que nulle contrainte ou restriction imposée au commerce ou aux entreprises légitimes, dans aucune partie du pays, ne doit être considérée comme raisonnable et conforme au bien général, à moins qu'il ne soit clairement démontré que cette restriction n'empiète pas ou ne tend pas à empiéter sur les droits du public, dans cette localité.

On peut prétendre qu'un privilège exclusif de la nature de celui de la Compagnie Bell ne nuit pas à l'intérêt général qui sera mieux servi par une forte organisation bien outillée, comme la Compagnie Bell, que si la concurrence était permise. Il peut en être ou n'en être pas ainsi. Une chose que nous savons, c'est que cet argument est celui de tous les monopoles. Nous savons aussi, qu'en général, le peuple est le meilleur juge de ses intérêts, et dans tout pays libre sagement gouverné, c'est à lui qu'il convient de laisser la décision de ces questions—de dire s'il est préférable d'être à la merci d'une organisation comme la Compagnie de téléphone Bell ou d'établir un réseau de téléphone municipal pour son propre usage.

Voici un des commissaires qui déclare catégoriquement qu'il est de l'intérêt public de permettre aux citoyens de Port-Arthur et de Fort-William d'avoir des communications téléphoniques avec les gares du Pacifique Canadien. Mais malheureusement, on a fait de cette question une question de droit, et l'opinion des deux autres commissaires n'est rien, parce que la loi dit que les questions de droit sont du ressort exclusif du président de la commission.

Un pareil état de choses ne doit pas exister dans ce pays. Nous demandons l'abolition de ce privilège du président de la commission et nous voulons que quand cette question de compensation se présentera elle soit strictement limitée aux dommages causés par la pose des fils et leur entretien, et qu'il n'y ait pas de compensation résultant de la perte de privilèges.

Supposons que le gouvernement établisse un système national de téléphone, sans faire l'acquisition du réseau Bell ; permettrait-il à la Compagnie Bell ou au Pacifique Canadien de dire : Vous ne pénètrerez pas sur nos propriétés avant de nous avoir dédommagés des pertes résultant de l'abolition du monopole que nous donnait notre contrat. Quelles sont ces deux compagnies qui veulent constituer des monopoles au détriment de la population de ce pays ? Toutes deux doivent leur existence à ce parlement, elles dérivent du peuple, et cependant elles jugent à propos de passer un contrat à long terme pour se créer un monopole, au détriment de la population.

Le Pacifique Canadien a reçu plus de $100,000,000 de l'argent du peuple. On lui a concédé des étendues considérables de terrain, et dans un moment où cette compagnie manquait d'argent et de crédit, le parlement lui octroya une somme énorme. Le Pacifique Canadien a heureusement remboursé cet argent, mais cela n'empêche pas que dans un moment de détresse il a obtenu des millions et des millions de l'argent du peuple et, aujourd'hui, il a l'audace de faire cause commune avec la Compagnie Bell pour constituer un monopole, au détriment de la population.

La Compagnie du Pacifique Canadien devrait s'abstenir d'entrer dans de semblables combinaisons. Il est vrai qu'elle est en état de dire aux actionnaires de la Compagnie Bell qu'elle les laissera voyager gratuitement sur ses lignes et transportera gratuitement ses marchandises, en échange d'avantages équivalents, mais cela ne l'excuse pas de se liguer avec une autre compagnie pour pressurer le public. Dans la localité où j'habite, par exemple, à Locust Hill, toute la population patronise le Pacifique Canadien et lui donne sa clientèle ; avant l'arrivée de la Compagnie Bell, la population offrit de construire une ligne téléphonique, mais on lui refusa l'accès aux gares du chemin de fer.

Cela n'est pas dans l'intérêt public et ce n'est pas ce que nous attendions de la loi de l'an dernier, et je demande au gouvernement de nous accorder sa protection et de déclarer catégoriquement que la compensation devra se borner invariablement aux dommages causés par l'installation des fils et des appareils.

A l'heure qu'il est on n'y va pas par quatre chemins pour satisfaire aux légitimes aspirations du public, en matière de téléphone ou autre. Nous en avons la preuve dans une dépêche que publient les journaux de ce matin. Lord Stanley a présenté un bill devant le parlement impérial pour autoriser l'achat par le gouvernement du réseau téléphonique National. Il donne comme raison que la nationalisation du service télégraphique en

Angleterre a eu un grand succès, et qu'il veut maintenant nationaliser le service téléphonique. Lord Stanley a demandé hier au parlement un crédit de £3,000,000 à cette fin et la nomination d'un comité spécial pour étudier le projet. Il prétend que grâce à cette innovation le service téléphonique coûtera £2 de moins que tous ceux qui existent à l'heure qu'il est, dans le pays.

Ici même, il y a deux ans, l'honorable ministre de la Justice prit l'engagement formel de déposer un projet de loi pour régir les compagnies de téléphone, et, comme tout le monde, j'étais convaincu que cette loi contiendrait des dispositions interdisant à ces compagnies d'accorder des conditions privilégiées à une partie de la population, au détriment de l'autre. Le bill n'a pas encore été présenté et la protection qu'on nous avait promise est encore à venir.

Des représentants de Port-Arthur et de Fort-William sont actuellement en route pour Ottawa. Demain ou dans quelques jours, ils demanderont au gouvernement de leur faire rendre justice. La meilleure manière de protéger le public serait de nationaliser les lignes téléphoniques à longues distances, en laissant aux municipalités le soin de pourvoir au service local.

Voyons ce qui se passe actuellement. Hier soir, la Compagnie Bell, acculée dans une impasse, a offert aux citoyens d'Ottawa de poser des appareils dans les résidences privées, pour $20 par année, bien qu'elle exige beaucoup plus que cela dans d'autres localités. Pourquoi lui permettrait-on d'établir ces distinctions ? Si la loi actuelle ne donne pas satisfaction, c'est parce que le gouvernement n'a pas tenu ses promesse et ne se montre pas favorable à la nationalisation d'un service public aussi important. J'aimerais à entendre l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, ou l'honorable premier ministre nous dire si le gouvernement entend faire quelque chose pour le public, cette année. Depuis deux ans, dans plusieurs localités, les citoyens désirent établir des lignes téléphoniques, là où la Compagnie Bell n'est pas encore installée, et où la population est privée de communications avec les gares de chemin de fer.

Je rappellerai au gouvernement que les représentants du Nord-Ouest nous ont déclaré l'an dernier que toute cette partie du pays était menacée de devenir la proie d'un gigantesque monopole formé par la Compagnie Bell. Ces populations voudraient pouvoir communiquer avec les gares de chemins de fer, pour se renseigner sur le mouvement des céréales, pour savoir quand les expéditions pourront se faire, et pour obtenir d'autres renseignements, mais il leur faut pour cela accepter les conditions de la Compagnie Bell et du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Le peuple demande une solution à cette difficulté. Il veut construire des lignes indépendantes par tout le pays, et il en est empêché par le marché intervenu entre ces deux compagnies. On nous avait laissé espérer, à la dernière session que dès que la soumission des chemins de fer serait établie, il nous serait loisible de créer des réseaux indépendants. Au lieu de cela, la commission vient de rendre la plus hostile des décisions. Grâce à l'interprétation d'un point de droit, il y aura des compensations énormes à payer. Ce qu'il nous faut, ce ne sont pas des lois, mais des services publics à l'usage du public. Une question comme celle-là peut traîner cinquante ans devant les tribunaux et il faudrait faire cesser les griefs immédiatement. Déclarons formellement qu'il n'y aura d'autre considération que les dommages pouvant résulter de la pose des fils dans les gares. Cela ne causera guère de tort à la Compagnie Bell, ni aux compagnies de chemins de fer. Ces réclamations exagérées des compagnies ne sont pas sérieuses. Elles peuvent intéresser les avocats et les tribunaux, mais les gens d'affaires n'en admettent pas la légitimité. Ce sont uniquement des tentatives pour fortifier la position de ces deux compagnies qui ont conspiré au détriment de l'intérêt public. Si la question qui a été soumise à la Commission est une question de droit, comme le prétend le président, les deux autres commissaires auraient dû persister à soutenir que c'était aussi une question qui concerne l'intérêt public. Il est évident que la décision que vient de rendre le président le préoccupe, car dans les journaux de ce matin il cherche à donner des explications. Si c'est une simple question de droit, le parlement est au-dessus de la loi et de l'interprétation des lois, et il peut donner au public la protection qu'il demande ; c'est pour cette raison que je présente ce bill.

La motion est adoptée et le bill est voté en première délibération.

INSPECTION DES BATEAUX A VAPEUR.

M. LEIGHTON McCARTHY : J'ai l'honneur de déposer le bill (n° 1) modifiant l'Acte concernant l'inspection des bateaux à vapeur.

J'ai déjà présenté le même bill durant la session précédente. J'espère que mes honorables collègues en ont distribué des exemplaires dans leurs comtés pour connaître l'opinion des électeurs sur cette question. Le bill a pour objet de nous donner une classe de mécaniciens plus compétents, et à empêcher les remorqueurs américains de travailler dans les eaux canadiennes, quand ils sont en charge de mécaniciens n'ayant pas de certificats du gouvernement canadien. Les mêmes obligations s'étendent aussi aux dragueurs. La loi actuelle permet à un mécanicien sans certificat de travailler sur un dragueur ; et le bill que je présente exige qu'il en ait un du gouvernement canadien.

Le bill supprime aussi les permis que le ministère de la Marine est autorisé à accor-

der à certaines personnes qui agissent comme mécaniciens pendant une saison, et il crée une quatrième classe de mécaniciens auxquels des certificats peuvent être décernés, quand les propriétaires de bateaux à vapeur sont dans l'impossibilité de se procurer des mécaniciens de première, de deuxième ou de troisième classe.

La motion est adoptée et le bill voté en première délibération.

INTERPELLATIONS.

M. KEMP :

1. Quel a été le coût respectif des recensements de 1881 et de 1891 ?
2. Quel a été, jusqu'à ce jour, le coût du recensement de 1901 ?
3. Quels livres, brochures, bulletins, etc., ont été publiés pour faire connaître les divers renseignements consignés aux tableaux du dernier recensement ?
4. Quelles informations supplémentaires (s'il en est), se propose-t-on de publier en attendant l'achèvement du recensement, et quand seront-elles publiées ?
5. Quand le recensement de 1901 doit-il être complété et distribué parmi les membres de cette Chambre ?

L'honorable SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) :

1. $456,904.19, pour celui de 1881 ; $570,115.54 pour celui de 1891.
2. $1,179,376.01, jusqu'au 17 mars 1904.
3. Bulletin I.—Familles, maisons et population.

Bulletin II.—Population rurale et urbaine du Manitoba et d'Ontario.

Bulletin III.—Population rurale et urbaine du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse, de l'Ile du Prince-Edouard et de la province de Québec.

Bulletin IV.—Population rurale et urbaine de la Colombie Anglaise, les Territoires du Nord-Ouest et de tout le Canada.

Bulletin V.—Les cultes.

Bulletin VI.—Sexes et état matrimonial de la population.

Bulletin VII.—Population d'après l'origine et la nationalité.

Bulletin VIII.—Immigration et lieu d'origine des immigrants.

Bulletin IX.—Infirmités de la population.

Bulletin X.—Ages de la population.

Bulletin XI.—Statistique agricole, Ile du Prince-Edouard.

Bulletin XII.—Statistique agricole, Colombie Anglaise.

Bulletin XIII.—Statistique agricole, Nouvelle-Ecosse.

Bulletin XIV.—Statistique agricole, Territoires du Nord-Ouest.

Bulletin XV.—Statistique agricole, Manitoba.

Bulletin XVI.—Statistique agricole, Nouveau-Brunswick.

Bulletin XVII.—Statistique agricole, Ontario.

Bulletin XVIII.—Statistique agricole, Québec.

1er Volume du recensement, consacré entièrement à la population, et dont la table des matières se lit comme suit :

I.—Population en 1871, 1881, 1891 et 1901, comparées entre elles, dans les limites actuelles des districts.

II.—Maisons, familles, population, 1891-1901, comparées par district.

III.—Sexes et état matrimonial.

IV.—Population rurale et urbaine 1891-1901, comparée par district.

V.—Population des villes ayant une population de plus de 5,000 habitants, en 1871-1881-1891 et 1901.

VI.—Superficie des lacs du Canada.

VII.—Superficies, maisons, familles, population, sexes, état matrimonial.

VIII.—Religion des habitants par province.

IX.—Principales religions, par district de recensement, 1891-1901.

X.—Religion des habitants par sub-divisions de districts.

XI.—Origines.

XII.—Nationalités.

XIII.—Lieu de naissance, par province.

XIV.—Lieu de naissance, par province.

XV.—Lieu de naissance et allégeance des immigrants.

XVI.—Immigrants, par provinces.

XVII.—Immigrants, par district de recensement.

XVIII.—Population, d'après le lieu de naissance, 1881, 1891 et 1901.

4. Les tableaux comprenant la statistique agricole et laitière ont été complétés et envoyés à l'imprimerie, dans le mois de décembre dernier. Cela devait faire le volume 11, mais comme l'imprimeur n'avait pas terminé le travail, on y a ajouté les tableaux des produits des forêts, des pêcheries et des mines, de manière à mettre dans un seul volume la statistique de tous les produits naturels. Le tout est actuellement chez l'imprimeur.

Tous les tableaux des industries (1901), au nombre de 21, ont été terminés en décembre, et attendent pour être imprimés.

5. Un quatrième volume contenant la statistique relative aux âges, infirmités, occupations, salaires, immeubles, complétera le travail du recensement, et j'espère qu'il sera distribué aux honorables membres de cette Chambre avant la fin de l'année courante.

PERCEPTEUR DES DOUANES A SAINT-JEAN, N.-B.

M. DANIEL :

1. Qui est percepteur des douanes au port de Saint-Jean, N.-B. ?
2. Le gouvernement a-t-il appris le décès de W. A. Lockhart, percepteur à ce port ?
3. A quelle date la charge de percepteur à ce port est-elle devenue vacante ?
4. Quelqu'un a-t-il été nommé pour occuper cette charge ? Dans la négative, pourquoi ?
5. Quand le gouvernement se propose-t-il de remplir cette vacance ?

L'honorable WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes) :

1. M. Dunn. George F. Matthew, inspecteur de douanes, a agi comme percepteur au port de Saint-Jean, N.-B., après la mort du percepteur précédent, jusqu'à la nomination du percepteur actuel.

2. Le percepteur Lockhart est décédé le 9 novembre 1903.

INSPECTION ET VENTE DES GRAINES.

M. LEMIEUX :

1. Quelles mesures ont été prises depuis le 23 juillet dernier pour faire connaître aux fermiers du Canada, et autres intéressés, les dispositions du bill (n° 200) concernant l'inspection et la vente des graines de semence présenté et discuté à la dernière session ?

2. Quels renseignements ont été obtenus des fermiers ou des associations agricoles ?

3. Le gouvernement se propose-t-il, au cours de la présente session, de présenter une mesure législative dans le sens dudit bill ou quelque autre semblable?

L'honorable SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) :

1. Environ trente mille exemplaires du bill, presque identique à celui qui a été présenté à la dernière session, ont été imprimés sous forme de brochures, avec des explications et des commentaires, et ont été distribués parmi les cultivateurs et autres intéressés. De plus, dans beaucoup d'Instituts agricoles au cours de l'automne et de l'hiver, des conférenciers du ministère et autres ont expliqué la question qui a été généralement discutée.

LISTE DES ELECTEURS POUR LE FEDERAL.

M. BLAIN :

Quel montant total a été dépensé pour préparer et imprimer les listes électorales depuis l'adoption de l'Acte du cens électoral de 1898 ? Quel montant total a été dépensé pour chaque province, et aussi pour les comtés de Peel et de Cardwell, respectivement, chaque année ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Aux termes de l'Acte du cens électoral de 1898, les listes d'électeurs ne sont pas préparées par le gouvernement fédéral, si ce n'est dans le cas où il n'y aurait pas eu de liste des électeurs pour le provincial de préparées dans l'année et utilisables pour une élection sur le point de se faire. Des copies des listes provinciales sont achetées des dépositaires locaux. La dépense pour l'achat de ces listes provinciales depuis 1898 a été comme suit :

Ontario	$10,907 92	
Québec	11,368 95	
Nouvelle-Ecosse	3,052 03	
Nouveau-Brunswick	1,724 48	
Manitoba	108 00	
Colombie Anglaise	2,394 52	
		$29,555 90
Préparation des listes d'électeurs pour élections partielles :		
Winnipeg, 1900	$ 872 21	
Lisgar, 1902	6,634 49	
		7,506 70
Total		$37,062 60

Dépense pour achat de listes d'électeurs du comté de Peel :

1898-99	$25 89
1899-1900	26 27
1900-1901	25 48
1901-02	25 64
1902-03	25 17
	$128 45

Il est impossible de déterminer quelle proportion de la somme payée pour listes se rapporte à la circonscription de Cardwell, qui comprend des parties de trois comtés.

Dépense pour impression de listes d'électeurs. Total, $56,121.49.

Dépense par province :

Ontario	$24,913 17	
Québec	21,305 73	
Nouvelle-Ecosse	3,715 06	
Nouveau-Brunswick	2,518 06	
Colombie Anglaise	1,493 71	
Manitoba	2,175 76	
		$56,121 49
		37,062 60
Grand total		$93,184 09

Les listes suivantes n'ont été imprimées qu'une fois :

Impressions des listes de Peel	$132 66
" " Cardwell	125 12

DESTITUTION D'EMPLOYES DE L'INTERCOLONIAL A SAINT-JEAN.

M. DANIEL :

1. Est-il vrai qu'on a renvoyé sommairement deux employés de l'Intercolonial, savoir : James P. Demill, préposé à la réception et la livraison des marchandises, et Oscar Pederson, contremaître, préposé au nettoyage des locomotives, à Saint-Jean, N.-B. ?

2. Depuis combien de temps étaient-ils à l'emploi de l'Intercolonial ?

3. Pour quelles raisons ont-ils été destitués ?

4. Se propose-t-on d'instituer une enquête au sujet de ces destitutions ?

L'honorable JAMES SUTHERLAND (ministre des Travaux publics) : Il est vrai que deux employés du chemin de fer à Saint-Jean ont été destitués. L'un se nommait James P. Demill et l'autre Oscar Peterson (non pas Oscar Pederson, comme il est dit dans la question).

2. James P. Demill a d'abord été employé en 1879; Oscar Peterson, en 1900.

3. On les a jugés impropres au service du chemin de fer.

4. Non.

TRANSPORT A HALIFAX PAR CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL DE GRAINS DESTINES A L'EXPORTATION.

M. KEMP :

1. Combien de boisseaux de grains destinés à l'exportation le chemin de fer Intercolonial a-t-il transportés à Halifax pendant les six mois qui ont précédé le 1er mars 1904 ?

2. Quelle quantité a été transportée chaque mois ?

3. De quels ports des lacs ces grains avaient-ils été expédiés ?
4. Quels étaient les frais de transport entre ces ports des lacs et Halifax ?
5. Quel était le parcours de chacun des chemins de fer par lesquels ces grains ont voyagé ?
6. Quelles ont été les recettes de chaque chemin de fer par boisseau ?
7. Quelle a été la dépense approximative par boisseau occasionnée par ce service de l'Intercolonial ?

L'honorable JAMES SUTHERLAND (ministre des Travaux publics) :

1. Le nombre de boisseaux de grains transportés à Halifax par le chemin de fer Intercolonial durant les six mois qui ont précédé mars 1904, et destinés à l'exportation a été de 87,826½ pour le blé, et de 59,611 pour le blé d'Inde.

2. Les chiffres ont été les suivants pour chaque mois :

	Boisseaux.
Novembre, blé	47,836
Décembre, blé	23,990½
Janvier, blé	16,000
Janvier, blé d'Inde	59,611

3. Tout ce grain a été expédié de Depot-Harbour.

4. Le tarif de Depot-Harbour à Halifax était :

	Par boisseau.
16,000 boisseaux de blé	5 15
31,836 " "	4·90
39,990½ " "	5·40
25,718½ " " blé d'Inde	4·94
33,892½ " " "	5·00

5. Le parcours pour chaque chemin de fer par voie duquel ces grains ont été transportés est comme suit :

	Milles.
Canada-Atlantique	346
Grand Tronc	34
Intercolonial	828

6. Les recettes par boisseau pour chaque chemin de fer ont été les suivantes :

	Cents.
Chemin de fer du Canada-Atlantique sur 16,000 boisseau de blé	2·27½
Chemin de fer du Grand Tronc sur 16,000 boisseaux de blé	·60
Chemin de fer Intercolonial sur 16,000 boisseaux de blé	2·27½
Chemin de fer du Canada-Atlantique, sur 31,836 boisseaux de blé	2·15
Chemin de fer du Grand Tronc sur 31,836 boisseaux de blé	·60
Chemin de fer Intercolonial sur 31,836 boisseaux de blé	2·15
Chemin de fer du Canada-Atlantique sur 39,990½ boisseaux de blé	2·40
Chemin de fer du Grand Tronc sur 39,990½ boisseaux de blé	·60
Chemin de fer Intercolonial sur 39,990½ boisseaux de blé	2·40
Chemin de fer du Canada-Atlantique sur 25,718½ boisseaux de blé d'Inde	2·19
Chemin de fer du Grand Tronc sur 25,718½ boisseaux de blé d'Inde	·56
Chemin de fer Intercolonial sur 25,718½ boisseaux de blé d'Inde	2·19
Chemin de fer du Canada-Atlantique sur 33,892½ boisseaux de blé d'Inde	2·22
Chemin de fer du Grand Tronc sur 33,892½ boisseaux de blé d'Inde	·63
Chemin de fer Intercolonial sur 33,892½ boisseaux de blé d'Inde	2 22

M. KEMP.

7. La dépense approximative par boisseau pour le service exécuté par l'Intercolonial s'est élevé à 2.27 cents. Il s'est produit une légère perte sur ce trafic d'exportation; mais cette opération ne saurait être considérée désavantageuse si l'on fait entrer en ligne de compte le trafic à destination de l'intérieur et le trafic-voyageur assurés par là à l'Intercolonial.

PRODUCTION DE DOCUMENTS ORDONNEE SANS DISCUSSION.

Etat donnant les noms de toutes les personnes employées, au cours de l'année fiscale 1900-01, aux travaux d'amélioration du port de Bronte se rapportant à la construction ou aux réparations de la jetée, en qualité de contremaîtres, commis des travaux, charpentiers, journaliers ou en toute autre qualité et les divers salaires payés à chacune d'elles. Aussi, un état donnant des renseignements semblables pour chacune des deux années fiscales suivantes, ainsi que pour le semestre expiré le 30 janvier 1904.—M. Henderson.

LOI CONTRE LA CIGARETTE.

M. W. S. MACLAREN (Huntingdon) : Je propose que la Chambre se forme en comité pour considérer le projet de résolution suivant :

Qu'il est expédient de présenter un bill interdisant l'importation, la fabrication et la vente de cigarettes.

M. l'Orateur, je n'ai pas l'intention de parler bien longuement à ce sujet. La députation se souvient qu'il fut débattu en grand détail durant la dernière session, lorsqu'il fut présenté une résolution semblable, que la Chambre adopta par 103 voix contre 48, soit une majorité de plus de deux voix contre une. Cette résolution n'eut pas de suite ; le bill fondé sur elle fut subséquemment déclaré par l'Orateur en contravention du règlement comme n'ayant pas été régulièrement présenté. A la suite de la discussion qui a eu lieu la session dernière, et des renseignements fournis alors sur le sujet, ma tâche se trouve beaucup simplifiée. Je ne suis pas de ceux qui croient que les discours éloquents prononcés en cette enceinte ont beaucoup d'effet sur le résultat du vote : et du reste, quand j'aurais le don de l'éloquence je ne voudrais pas l'employer pour engager les gens à voter contre leurs convictions bien arrêtées.

Le bill de la dernière session comprenait divers articles. Le premier n'est pas, si je ne me trompe, de nature à diviser l'opinion de la Chambre, le voici :

Qu'un bon gouvernement a pour objet de travailler au bien général du peuple en encourageant et en protégeant avec sollicitude tout ce

qui tend au bien public et en réprimant systématiquement tout ce qui est de nature à nuire.

Il s'agit de savoir si la plaie de la cigarette est assez sérieuse pour engager l'assemblée à faire ce qu'elle peut pour y porter remède. Je ne vous soumettrai pas mes propres opinions sur les mauvais effets de l'usage de la cigarette, particulièrement en ce qui regarde la jeunesse ; mais je vous citerai les opinions de ceux qui ont fait une étude du sujet. J'ai choisi de préférence les opinions de personnes qui me sont connues, croyant qu'elles auront plus d'influence sur la députation que celles tirées de sources étrangères. Je répartis ces opinions en trois classes ; la première comprend les opinions d'éducateurs.

Voici, d'abord, une déclaration de M. T. J. Johnston, maître ès arts, sous-directeur de l'école supérieure de Richmond (Ontario).

A la suite d'observations poursuivies pendant quelques années, c'est ma ferme conviction que la cigarette est non seulement nuisible à l'organisme, mais encore démoralisante dans ses effets. Tous ceux qui s'intéressent au bien-être des jeunes Canadiens devraient d'un bon œil voir entreprendre une croisade contre cette habitude.

Le révérend Frank W. Gunsaulus, docteur en théologie, président de l'Institut Armour, de Chicago (Illinois), dit :

Je ne pense pas qu'il existe de force plus destructive de l'âme, de l'esprit et du corps, ou plus subversive des bonnes mœurs, que la cigarette. La guerre contre la cigarette est une guerre pour la civilisation. C'est mon jugement comme éducateur.

Le docteur C. A. Clinton, de la commission des écoles de San-Francisco, a fait une étude spéciale de l'effet de la cigarette sur les enfants fréquentant les écoles publiques de cette ville, et voici en quels termes très nets il s'exprime :

On a beaucoup parlé des mauvais effets de la cigarette mais on est loin d'avoir tout dit. J'ai fait des observations sur ce point depuis assez longtemps, et c'est avec calme et après réflexion que je déclare qu'à mon avis l'usage de la cigarette est aussi désastreux que celui de l'opium. Je parle en ce moment des jeunes gens, remarquez bien ; son effet sur les adultes, naturellement, serait moins marqué.

Voilà l'opinion de personnes adonnées à l'éducation de la jeunesse, et qui ont pu observer l'effet de la cigarette surtout sur les jeunes gens fréquentant l'école. Je vais maintenant vous donner l'opinion de médecins, et en premier lieu, celle de sir William Hingston, de Montréal, sénateur, connu de tout le monde :

" Généralement dommageable, parfois désastreux, jamais salutaire pour la jeunesse." Questionné sur le mode d'action et les organes affectés, il répondit : " L'appareil digestif, le système nerveux et circulatoire, principalement."

Le docteur Sheard, médecin hygiéniste, a exprimé l'opinion la plus tranchée sur les mauvais effets de l'habitude de la cigarette : " Vous pouvez dire," déclara-t-il," que l'opinion médicale est de plus en plus unanime à condamner absolument l'usage de la cigarette chez les jeunes gens." Le docteur Sheard expliqua comment la cigarette produisait ses effets délétères, en excitant certaines fonctions et certains nerfs à la période la plus critique de la vie du jeune homme, lui donnant des illusions qu'il ne devrait jamais avoir. " Un tel homme," déclara le médecin hygiéniste, " est au seuil de l'asile d'aliénés. Je pourrais vous citer nombre de cas où la cigarette a fait son œuvre d'une manière désastreuse.

Le docteur Benjamin King, de Philadelphie, qui fut médecin inspecteur dans quatre états durant la guerre de sécession, a rendu ce témoignage :

J'ai examiné les papiers dans un grand nombre de cas, aux termes du présent acte d'enrôlement (guerre hispano-américaine), et j'observe que la plupart de ceux qui ont été rejetés à l'examen ont une faiblesse du cœur, ou manquent de la vigueur nécessaire pour faire de bons soldats. J'avais prévu que le nombre des refusés serait plus grand aujourd'hui qu'en 1861 ; mais je n'aurais pas imaginé qu'il fût à peu près trois fois plus considérable. Les médecins-inspecteurs à qui j'en ai parlé m'ont dit généralement que ce nombre excessif de rejets provient du grand nombre de jeunes gens qui sont devenus les victimes de l'habitude de la cigarette.

Puis, nous voyons qu'un bon nombre de grands patrons s'occupent de cette question, plus particulièrement aux Etats-Unis, et refusent d'employer des jeunes gens qui ont l'habitude invétérée de la cigarette. Voici une déclaration faite par le chef du bureau météorologique des Etats-Unis :

Depuis que nous avons lancé notre ordre relatif à la cigarette, plusieurs maisons d'affaires de Chicago ont pris le même parti que le bureau météorologique. L'usage de la cigarette est interdit dans les bureaux de la commission scolaire ; les directeurs de la maison Montgomery, Ward et Cie ont refusé d'employer des jeunes gens adonnés à cette habitude ; ceux de la maison Marshall, Field et Cie font donner à leurs employés, deux fois par mois, une conférence sur les mauvais effets de cette habitude, ces patrons étant persuadés que l'énergie physique et la vivacité intellectuelle de leurs employés sont diminués par l'usage de la cigarette.

Le président de l'Union Pacific Ry. Co., M. Harriman, aurait dit, dans une entrevue, que la nouvelle règle avait été jugée nécessaire, parce que les fumeurs de cigarettes deviennent lourds et sans application au travail. La compagnie, dit-il, serait tout aussi avisée de recruter son personnel dans une maison de santé que de retenir à son service à de forts appointements, des fumeurs de cigarettes. Lorsque nos jeunes gens se seront rendus compte que cette habitude de la cigarette est un obstacle à leur avancement, ils reviendront peut-être à la raison et renonceront à cette habitude condamnable.

La mesure prise par les directeurs du chemin de fer de Rock Island, en interdisant l'usage de la cigarette à leurs employés, nous fait bien voir que la croisade contre la cigarette en est une de bonne administration et non de sentiment.

Voici une citation du "Farmer's Advocate", de London (Ontario) :

Des actes comme celui d'Ontario interdisant la vente de tabac aux mineurs ont été trouvés inapplicables dans la pratique.

Au Canada il a été consommé 116 millions de cigarettes en 1900, 121 millions en 1901, et 134 millions en 1902 ; l'usage s'en répand donc avec une rapidité effrayante. Causes de mal, et de mal seulement, sans aucun bon effet à leur acquit, la fabrication, l'importation et la vente de cigarettes devraient être absolument interdites par le parlement canadien ; le gouvernement devrait introduire une mesure à cet effet à la prochaine session, et les deux partis politiques devraient y donner leur appui unanime.

Au 26e Congrès national des institutions de bienfaisance et de correction, tenu à Cincinnati, Georges Torrence, de Pontiac, surintendant de la maison de correction de l'Etat d'Illinois, traita, devant la section des maisons de correction et écoles industrielles, des rapports entre la cigarette et la criminalité. Après avoir raconté ce qu'il avait observé chez les enfants envoyés à sa maison, M. Torrence ajouta :

Je suis persuadé que la cigarette démoralise et pousse au crime un plus grand nombre de ces enfants que ne le fait la buvette.

Sa maison de correction renferme aujourd'hui 278 garçons. De 63 âgés en moyenne de 12 ans, 58 étaient des fumeurs de cigarette. De 133 âgés en moyenne de 14 ans, 125 fumaient la cigarette. De 82 âgés en moyenne de 15 ans, 73 fumaient la cigarette. On voit que 92 pour cent de l'ensemble étaient affligés de ce vice au moment où ils commirent les crimes pour lesquels ils furent envoyés à la maison de correction. Au cours de la discussion qui s'ensuivit, d'autres personnes attachées à des maisons de correction de jeunes gens corroborèrent ce témoignage.

Permettez-moi, maintenant, de vous parler des lois qui ont été votées par les divers Etats de l'Union en vue de mettre un terme à cette plaie :

Des quarante-six Etats de l'Union, quarante-deux ont voté des lois contre la cigarette. Plusieurs villes et villages ont édicté des règlements prohibitifs. L'année dernière un mouvement de réforme, résultat de l'agitation menée en faveur de projets de loi contre la cigarette, passa sur le pays, et par suite, il se vendit un billion de moins de cigarettes en 1899 qu'en 1898.

Les renseignements qui suivent font voir comment on s'y est pris :

Deux Etats, le Névada et le Montana ont des lois de licence réglementant la vente de la cigarette : dans le premier cas, une limite d'âge est fixée. Un des Etats interdit la vente de cigarettes aux enfants âgés de moins de 14 ans, un autre aux enfants de moins de 15 ans. Seize Etats interdisent la vente aux enfants de moins de 16 ans ; un Etat l'interdit pour tout enfant de moins de 17 ans. L'Indiana, l'Iowa, la Georgie, le Dakota du nord, la Caroline du sud et le Wyoming en interdisent la vente aux mineurs ; tandis que le Maine, le Nébraska, le Névada et le Wisconsin portent à 21 ans la limite d'interdiction. La Floride en interdit la vente absolument, si ce n'est dans certains cas déterminés. Le Massachusetts en interdit la vente et la fabrication, et le Tennessee, qui ne renferme pas de fabriques, va plus loin que tous les autres en interdisant la vente et l'importation de cet article.

L'amende la moins forte varie, dans les divers Etats, de $2 à $100 ; la plus forte, de $20 à $500.

Ce sont là, M. l'Orateur, les seules opinions sur cette question que je me propose de soumettre à la Chambre pour le moment. S'il peut être établi que l'usage de cigarettes, surtout chez les enfants, est nuisible, la question se présente alors de savoir si c'est le devoir du parlement canadien de passer une loi restrictive sous la forme d'un bill qui pourrait être calqué sur cette résolution, interdisant la fabrication, la vente et l'importation de cigarettes. Est-il de l'intérêt public de le faire ? Je sais bien qu'on s'y oppose en disant qu'il ne faut pas priver les adultes du privilège, ou du plaisir, —peu importe le nom,—de fumer la cigarette. Mais, je fais appel au sens commun de la Chambre: il y a beaucoup d'autres formes sous lesquelles on peut employer le tabac; et si ces messieurs ne sauraient se passer du plaisir de fumer la cigarette, même de donner le bon exemple aux adolescents, je me trompe grandement sur le calibre des membres de la députation nationale. Comme je viens de le dire, il y a bien d'autres formes sous lesquelles on peut recourir à ce narcotique si on y est porté. Les membres de cette assemblée sont, j'en suis sûr, aussi convaincus que moi du tort que l'habitude de la cigarette fait à nos enfants et à nos jeunes gens; et ils vont se déclarer favorables à l'adoption de cette résolution qui demande de prohiber la fabrication, l'importation et la vente des cigarettes. Si je ne me trompe, presque toutes les provinces de la confédération ont des lois restrictives d'une nature ou d'une autre touchant la vente des cigarettes, et notamment fixant une limite d'âge. On a déclaré ici, lors de la dernière session, que pour une raison ou une autre, ces lois n'ont été appliquées dans aucune des provinces. Ces lois ne sont pas mises en vigueur, et c'est une des raisons qui rendent nécessaire l'adoption d'une loi comme celle que je propose. Nombre de députés et autres paraissent être en faveur de l'adoption d'une loi restrictive, mais non pas d'une loi prohibant la fabrication, l'importation et la vente. Je ne veux pas trop occuper du temps de la Chambre au sujet de cette question. Elle a été discutée à fond dans cette enceinte et dans les journaux, et la plupart ont déjà pris leur parti dans un sens ou dans l'autre. Nous sommes tous fiers du beau pays qui est le nôtre. Nous sommes fiers de la prospérité du Canada et de nos grands territoires du Nord-Ouest qui se peuplent si rapidement. Nous devrions nous montrer prudent,—nous le sommes, j'espère,—dans le choix des immigrants que nous attirons ici, les futurs citoyens du Canada. Rappelons-nous que la ri-

chesse du pays ne consiste pas toujours dans sa prospérité matérielle; qu'elle consiste pour une large part dans le caractère, les qualités intellectuelles et morales de sa population. On ne saurait toujours juger de la prospérité du pays par le chiffre de ses exportations et de ses importations; il est nécessaire de se rendre compte de la formation intellectuelle et morale des citoyens. Notre pays est neuf, et en certaines parties, le climat est rigoureux: il faut une bonne constitution pour y prospérer; et il serait facile de démontrer, je pense, que l'habitude de la cigarette est en train de détruire la vigueur physique de nos jeunes gens et qu'il est grandement temps de prendre les mesures nécessaires pour contrecarrer le mal. Je sais bien qu'on voit d'un mauvais œil toute mesure rigoureuse de cette sorte. Un grand nombre de nos concitoyens appellent de leurs vœux une loi de ce genre. On objecte que si une loi de cette nature est passée et n'est pas observée, nos jeunes gens en concevront le mépris de toute loi. J'ai eu à m'occuper quelque peu de législation restrictive, et mon opinion, c'est qu'il est très difficile de mettre un terme aux abus au moyen de licences et de mesures simplement restrictives. On parle de gens qui méprisent la loi et la violent! Qu'on me le dise, y a-t-il une loi qui soit violée avec plus de persistance que la loi des licences destinée à restreindre et gêner le trafic des spiritueux. J'ai quelque expérience en cette matière, et mon opinion, après y avoir mûrement pensé, c'est qu'il est à peu près impossible de restreindre ou de contrôler une pratique vicieuse. Ce qu'il faut, c'est la faire disparaître. C'est ce qui m'a engagé à prendre cette attitude sur la question de la cigarette. Ce n'est pas que j'aie une connaissance très particulière d usujet. Je vis dans une circonscription rurale, dans un petit village, où le mal ne sévit pas au même degré probablement que dans des centres plus populeux. Je suis sincère dans mon opinion; car m'est avis que nous ne devrions pas placer nos enfants en position désavantageuse dans la lutte pour la vie. Nous devrions éloigner de leur chemin toutes les tentations, tous les écueils, tout ce qui pourrait leur faire perdre ces qualités physiques dont ils auront besoin dans n'importe quelle carrière, en ce pays démocratique où ils peuvent aspirer à tout, pourvu qu'ils aient les aptitudes intellectuelles et morales requises. Il est beaucoup de personnes que le mot "prohibition" effraye. Pour moi, je n'en ai pas peur. Toute législation à l'encontre des abus d'une nature quelconque n'est-elle pas prohibitive ? Toute cette législation, à commencer par le décalogue, n'est-elle pas fondée sur une défense absolue ? La loi que nous proposons ne comporte rien de plus: et j'ai confiance qu'une grande majorité des honorables membres de cette assemblée donneront leur appui à la résolution qui leur est soumise, qu'ils voteront en sa faveur comme l'année dernière, et qu'ils voteront pour le bill qui sera calqué sur cette résolution, afin que nous puissions faire disparaître cette habitude de la cigarette, qui, de l'aveu général, est une plaie pour notre pays.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : M. l'Orateur, je ne désire pas gêner la discussion, mais plutôt faire qu'elle se poursuive en conformité du règlement. Je soulève la question d'ordre: suivons-nous le règlement ou non ? Le feuilleton contient une motion ainsi conçue :

Qu'il est expédient de présenter un bill à l'effet de prohiber l'importation, la fabrication et la vente de cigarettes.

La motion lue par M. l'Orateur, si je l'ai bien comprise, était à l'effet que cette Chambre se formât en comité général en vue de la présentation d'un bill. Je ferai observer, tout d'abord, que la motion aux Procès-verbaux doit être en conformité de l'avis, ou l'avis en conformité de la motion. Et d'autre part, si l'on prétend que l'avis donné, l'autre jour, par l'honorable député, lors de l'appel des motions, est toujours valable, je ferai observer qu'il n'a pas retiré l'avis primitif, qui est au feuilleton; et qu'il n'a pas le droit de substituer une motion différente relative au même sujet; car tandis que cet avis a trait à la question abstraite, la motion au sujet de laquelle l'honorable député vient de parler propose que la Chambre se forme en comité pour la présentation d'un bill sur un certain sujet.

M. l'ORATEUR : Si je ne me trompe, l'honorable député d'Huntingdon (M. Maclaren), après avoir donné l'avis qui se trouve à la page 4 du feuilleton de l'autre jour, y a substitué l'avis de motion que je lis aux Procès-verbaux du 21 mars, comme il suit :

M. Maclaren (Huntingdon) : Mercredi prochain—proposera que la Chambre se forme en comité général, pour discuter le projet de résolution suivant : Qu'il est expédient de prohiber l'importation, la fabrication et la vente de cigarettes.

J'avais compris que cette motion devait remplacer celle dont l'honorable député avait précédemment donné avis. La seule question soulevée c'est que je quitte maintenant le fauteuil pour que la Chambre se forme en comité.

M. SPROULE : Cette motion n'aurait-elle pas dû être discutée quand vous avez fait l'appel des motions ?

M. l'ORATEUR : Le seul ordre au feuilleton était la motion que j'ai soumise me demandant de quitter le fauteuil en vue de permettre à la Chambre de se former en comité pour considérer la résolution proposée par l'honorable député d'Huntingdon.

M. SPROULE : Je vous demande si l'avis porté au feuilleton comprend cela ?

Quelques VOIX : A l'ordre.

M. l'ORATEUR : Je vais m'expliquer de nouveau; je vois que l'honorable député (M. Sproule) ne m'a pas compris. L'honorable député d'Huntingdon a d'abord donné avis de la motion en la forme où elle se trouve au feuilleton d'aujourd'hui. Après qu'on lui eût fait observer que c'était irrégulier, il y substitua un avis de motion à l'effet que la Chambre se formât en comité pour examiner la résolution.

Je prétends que la motion n'est plus en rien contraire aux règlements et que l'honorable député nous en ayant donné avis, il avait le privilège de la proposer aujourd'hui.

M. BORDEN : On devrait fournir à l'honorable député (M. MacLaren) tous les moyens possibles de présenter sa motion, et si j'interviens ici, c'est que je désire que les procédures de la Chambre soient absolument régulières. De deux choses l'une: ou l'honorable député aurait dû présenter sa motion au moment où l'ordre du jour nous avait amenés à l'article des motions, ou il fallait modifier le bulletin de façon à faire coïncider la motion avec l'appel des motions. Voilà, ce me semble, ce qu'exigent les règlements de la Chambre. Je ne fais point cette observation dans le but d'empêcher mon honorable ami de continuer davantage la discussion de sa proposition, car je désire qu'il en ait l'avantage ; mais il importe aussi de se conformer aux règlements de la Chambre.

M. l'ORATEUR : S'il y a eu violation des règlements, ce ne peut être que dans l'impression au feuilleton de l'avis de motion donné l'autre jour par l'honorable député (M. MacLaren). C'est la seule erreur que je vois.

M. M. K. RICHARDSON (Grey-sud) : M. l'Orateur, au moment où je viens appuyer la motion que l'honorable député de Huntingdon (M. MacLaren) a proposée et développée avec un si rare bonheur, je dois reconnaître que le sujet dont la Chambre est actuellement saisie diffère singulièrement de ceux dont nous avons habituellement à nous occuper; c'est un sujet qui s'élève bien au-dessus de la mesquinerie des querelles politiques; c'est un sujet qui met en jeu le bien-être présent et futur du pays. La motion qui nous est soumise se recommande donc tout particulièrement à notre attention.

Si l'usage de la cigarette est bien le mal que nous croyons, il importe que nous y apportions un remède prompt et efficace. L'application du remède, j'en conviens, ne laisse pas d'offrir certaines difficultés, mais ces difficultés ne sont pas si grandes qu'elles ne nous permettent point de faire une loi susceptible d'enrayer le mal qui exerce aujourd'hui de si grands ravages. Bien que que je ne fasse pas moi-même usage de tabac, je n'entends pas m'élever ici contre l'usage de l'herbe de Nicot, car je compte parmi mes meilleurs amis un bon nombre de fumeurs que l'excellence de leur jugement, leurs grandes qualités du cœur et de l'esprit m'ont appris à respecter profondément. Si j'osais leur faire reproche de leur habitude, on pourrait me considérer à bon droit comme un de ceux qui—

> Compound for sins they are inclined to
> By damning those they have no mind to.

On s'étonnera peut-être que j'appuie une mesure aussi prohibitive que celle qui devra découler de l'adoption de la présente résolution, plutôt qu'une proposition purement restrictive. A maintes reprises on a affirmé ici même que les lois prohibitives, immorales dans leur essence, ne produisent jamais d'heureux résultats. Mais, comme l'a judicieusement fait observer l'honorable député de Huntingdon, on trouve de la prohibition à chaque page de nos statuts. Les lois divines comme les lois humaines ont toutes un caractère plus ou moins prohibitif. "Tu ne feras pas ceci ou cela," dit la loi divine, et nous disons aux citoyens qu'ils ne devront faire telle ou telle chose sans s'exposer à des peines. On parle beaucoup de liberté; on prétend que c'est attenter à la liberté des individus que d'oser légiférer par rapport à leurs habitudes. Mais qu'est-ce que la liberté ? On s'en est fait les conceptions les plus diverses. A mon sens, M. l'Orateur, liberté est synonyme de loi, car la loi protégeant et assurant la liberté, il s'ensuit que la loi constitue la liberté sous sa forme la plus parfaite. Il n'y a donc pas lieu d'agiter l'épouvantail de l'attentat à la liberté individuelle. Nul n'ignore que la société elle-même ne laisse pas de mettre quelque entrave à la liberté personnelle, à la liberté des individus.

J'ai lieu de penser que la présente résolution recevra l'appui d'hommes qui font usage de tabac sous certaines formes; je veux parler des hommes aux aspirations libérales, élevées, généreuses et patriotiques, qui reconnaissent l'existence d'un grand mal qu'il faut enrayer par des moyens énergiques. Notre pays compte des milliers d'amateurs de cigarette qui sont prêts, j'en suis sûr, à faire un léger sacrifice pour assurer le bien-être de la nation. C'est le dévouement qui marque le plus les qualités distinctives de l'humanité; ce n'est que par lui que l'humanité peut s'élever jusqu'à l'idéal, et tous les bienfaits que l'homme a conquis pour la société portent plus ou moins son empreinte. Qu'admire-t-on le plus chez l'homme d'Etat qui consacre tous les efforts de sa vie, le meilleur de sa puissance physique et morale au bien-être de sa patrie ? N'est-ce pas son esprit de sacrifice? On admire et l'on révère les hommes et les femmes de toutes carrières qui n'hésitent pas à faire le sacrifice de leurs propres habitudes afin de contribuer au bonheur de leurs concitoyens en général. Mais, se demandera-t-on, le mal est-il bien aussi grand qu'on le dit ? Est-il aussi répandu qu'on le prétend ? Faut-il ajouter foi aux

témoignages qu'on a accumulés et qu'on a si souvent invoqués pour prouver que le mal existe et qu'il exerce ses ravages par tout le pays ? Nous avons le témoignage des autorités médicales; nous avons celui des instituteurs, et des directeurs des asiles et des hôpitaux; nous avons encore celui des hommes d'affaires ainsi que celui de personnes de tous états et de toutes professions pour établir que l'usage de la cigarette constitue un mal et que ce mal est fort répandu. On me pardonnera sans doute de citer quelques-uns de ces témoignages. Je commencerai par celui d'un médecin distingué, d'un homme qui fut près de vingt ans membre de cette Chambre: j'ai nommé feu le Dr. Christie. Voici ce qu'il a dit de l'habitude de la cigarette :

Les médecins s'accordent presque tous à reconnaître que l'habitude de la cigarette a des effets pernicieux chez la jeunesse, qu'elle empêche la croissance et amène la perte des forces physiques avant que le système ait atteint sa complète maturité. L'usage même le plus modéré du tabac est nuisible en ce qu'il produit souvent des troubles fonctionnels nerveux de l'estomac, qu'il est une cause de débilité, qu'il provoque le fonctionnement irrégulier du cœur, affaiblit la vue et produit à la gorge une irritation que l'on désigne parfois sous le nom de " mal de gorge des fumeurs ". Je suis pleinement convaincu que c'est là une habitude des plus funestes que tous ceux qui ont à cœur le bien-être de l'humanité ne sauraient dénoncer en termes trop énergiques.

Voilà le témoignage d'un homme qu'un grand nombre d'entre nous ont bien connu, d'un médecin distingué, d'un homme que ses concitoyens ont honoré de la plus grande estime. Etudions la question au point de vue physique. Je citerai à ce propos l'opinion du Dr Benjamin King, de Philadelphie, qui, durant la guerre civile, fut préposé à la visite médicale dans quatre états.

Il m'a été donné d'examiner, sous l'autorité du présent Acte des recrues (guerre hispano-américaine), les papiers concernant un grand nombre de sujets, et j'ai observé que la plupart de ceux qui ont échoué à l'examen médical sont atteints de faiblesse cardiaque ou manquent de la vigueur nécessaire pour faire un bon soldat. Je comptais bien que le nombre de sujets refusés serait plus grand qu'en 1861, mais il ne me serait jamais venu à l'idée qu'il serait presque trois fois plus considérable. La plupart des médecins examinateurs avec qui je me suis entretenu de la chose m'ont dit que le refus d'un aussi grand nombre de sujets qui s'offraient à l'enrôlement était dû à l'abus de la cigarette.

Voilà un témoignage frappant dont les membres de cette Chambre feraient bien de prendre note.

Passons maintenant aux témoignages des personnes qui s'occupent de l'instruction de la jeunesse. De ces témoignages, j'en pourrais citer plus que la Chambre n'en voudrait entendre cet après-midi. Voici en quels termes s'est exprimé sur cette question un homme avantageusement connu des membres de cette Chambre, M. J. M. Palmer, M.A., principal de l'Académie Mount Allison et du Collège commercial de Sackville, N.-B. :

Mes quelque vingt années d'enseignement dans les écoles et les académies du Nouveau-Brunswick m'ont mis en contact avec un grand nombre de garçons et de jeunes gens âgés de douze à vingt-un ans. Il est facile d'observer chez d'aussi jeunes sujets l'effet pernicieux de la cigarette sous le rapport du développement physique et plus particulièrement en ce qui concerne le développement des facultés intellectuelles et le dérangement du système nerveux. J'ai remarqué chez ceux qui font usage de tabac moins d'application et une moindre faculté de concentrer leur pensée que chez ceux qui s'abstiennent de ce narcotique.

Pour ce qui est des effets du tabac sur les forces vitales de la jeunesse, je citerai le témoignage du principal de l'Ecole Normale de l'état de l'Iowa :

Le tabac, sous quelque forme qu'on en use, détruit les facultés d'application à l'étude et rend l'élève incapable d'apprendre ou de se rappeler ses leçons. Sous l'influence du narcotique, les facultés mentales de l'élève paraissent engourdies, et comme l'ébranlement du système nerveux est toujours suivi de l'affaiblissement et même de l'anéantissement de la volonté, il ne sert guère au professeur de chercher à stimuler des énergies endormies, paralysées, ou à intéresser et éveiller une ambition éteinte. De tous les élèves adonnés à la cigarette, je n'en connais pas un seul qui puisse étudier une seule journée entière et apprendre ses leçons d'une manière satisfaisante ; je n'en ai jamais rencontré un seul dont les bulletins aient été bons, et les progrès de l'élève fumeur sont presque invariablement au-dessous de la moyenne.

Je pourrais multiplier à l'infini les citations de cette nature, mais j'aime mieux passer à un autre aspect de la question. Je vais faire voir ce que pensent de l'habitude de la cigarette des personnes placées à la tête des plus grandes entreprises de ce continent. Les chemins de fer suivants refusent de prendre à leur emploi les fumeurs de cigarette : le Chicago, Rock Island and Pacific, le Lake Shore and Michigan Southern, le Chicago, Burlington and Quincy, le Central Railway of Georgia. M. Harriman, directeur de l'Union Pacific, fait l'observation suivante :

Une compagnie de chemin de fer ferait aussi bien d'aller recruter ses employés dans les maisons de santé que de continuer à donner de l'emploi aux fumeurs de cigarette.

Voici ce que dit à ce sujet M. Parker, gérant général du Rock Island Road :

Il est impossible, à mon avis, que le fumeur de cigarette fasse un bon employé de chemin de fer. Il a généralement l'air bébété et à moitié endormi. Ce n'est pas des employés de cette sorte qu'il faut au Rock-Island pour faire circuler ses trains et exploiter son vaste réseau chaque jour responsable de la vie de milliers de personnes.

George Baumhoff, surintendant du chemin de fer de Lindell, Saint-Louis, Mo., dit :

Je ne consentirai jamais à employer un fumeur de cigarette. A l'avant d'un moteur il est aussi dangereux qu'un ivrogne, il l'est même

plus. Ses nerfs peuvent lui faire défaut à un moment critique. Lorsque je m'aperçois qu'une voiture commence à mal aller et qu'elle circule de façon irrégulière depuis quelque temps, mon premier soin est de rechercher si l'employé qui la dirige fume la cigarette. Neuf fois sur dix c'est un de ces fumeurs, et je le congédie pour toujours.

Je pourrais citer bien d'autres témoignages comme celui-ci. Le très important Hôtel des postes de Chicago n'emploie pas de fumeurs de cigarette. A une conférence des autorités de l'Hôtel des postes en question, il a été décidé de ne plus donner d'emploi aux jeunes fumeurs de cigarette ni même à ceux qui sont connus pour s'être déjà adonnés à cette passion. Jusqu'à ces temps derniers il existait un règlement qui interdisait aux jeunes employés de fumer durant les heures de travail, mais, estimant que l'effet de la cigarette est démoralisant et ayant besoin des jeunes garçons les plus actifs et les plus intelligents, on a cru prudent d'établir des règlements plus sévères.

Traitons maintenant la question à un point de vue encore plus élevé ; voyons l'effet que produit la cigarette sur le moral des jeunes fumeurs. J'ai par devers moi ce qu'on a dit au 26ème congrès national des Œuvres de bienfaisance et des institutions de correction tenu à Cincinnati. M. George Torrence, de Pontiac, Ill., surintendant de la maison de correction de l'Etat de l'Illinois, traita devant le section des maisons de correction et des écoles industrielles la question de "l'influence de la cigarette dans la statistique du crime." Après avoir parlé de ses rapports avec les pensionnaires de son institution, M. Torrence a ajouté :

Je suis persuadé de l'effet désastreux de la cigarette ; je suis convaincu qu'elle engendre plus de criminels que les débits de boissons.

Voici quelques-unes des statistiques qu'il a fournies sur le sujet. 278 garçons sont détenus dans la mason de correction qu'il dirige. Sur 63, âgés en moyenne de 12 ans, 58 fumaient la cigarette. Sur 133, âgés en moyenne de 14 ans, 125 étaient des fumeurs de cigarette. Sur 82, âgés en moyenne de 15 ans, 73 étaient des fumeurs de cigarette. C'est-à-dire que 92 pour 100 du nombre total de détenus étaient des fumeurs enragés de cigarette à l'époque où ils commirent le crime qui leur valut d'être envoyés à la maison de correction. Voilà une preuve très frapprante des effets pernicieux de la cigarette sur le moral de ceux qui en font un usage habituel. Le Dr. C. A. Clinton, membre de la commission scolaire de San Francisco, s'exprime comme suit :

Le fumeur enragé de cigarette sera menteur et voleur comme le morphinomane et le fumeur d'opium. L'abus de la cigarette émousse le moral. Il a un effet terrible sur le système ; il commence par stimuler les nerfs et finie par les engourdir. Il conduit les jeunes garçons à la consomption, provoque chez eux la dilatation du cœur et leur ouvre le chemin de la maison de santé. Je suis attaché, à titre de médecin, à différentes écoles de garçons et suis fréquemment appelé à prescrire pour des cas de palpitations de cœur. Neuf fois sur dix, ces troubles sont causés par l'habitude de la cigarette.

M. RICHARDSON.

Je pourrais bien citer d'autres témoignages pour démontrer que l'habitude de la cigarette conduit à la folie, mais je n'entends pas fatiguer la Chambre. Je constate avec plaisir que cette question fixe l'attention aux Etats-Unis et en Angleterre aussi bien que dans notre propre pays. En certains Etats de l'Union américaine, la loi interdit ou restreint la fabrication et la vente des cigarettes, et le même mouvement commence à se dessiner en Angleterre. J'ai reçu hier un journal anglais où je vois que la Ligue contre l'usage du tabac et des narcotiques a tenu une grande assemblée à Bolton, dans le nord de l'Angleterre. Portant la parole sur le sujet qui nous occupe, le député du comté s'est exprimé dans les termes suivants :

Le résultat des élections ne nous a pas encore permis de faire voter une loi concernant les jeunes fumeurs, mais le temps est proche, j'en suis certain, où nul gouvernement, fût-il libéral ou conservateur, no'sera s'opposer à nos réclamations. On nous combattra en certains quartiers intéressés, mais on se rend de plus en plus compte des ravages exercés par l'abus de la cigarette, abus qui, j'en suis persuadé, est une des causes principales de la dégénérescence physique que l'on constate en ce pays. J'ai lieu de croire que d'ici à la Pentecôte la Chambre des communes sera saisie d'un projet de résolution portant sur ce sujet.

Certains ont cru voir dans l'usage si répandu du tabac une des causes marquantes de la dégénérescence nationale. Tout récemment encore, un député anglais, parlant dans les Communes de la cause de la honteuse défaite des Espagnols dans leur guerre récente avec les Etats-Unis, est allé jusqu'à attribuer en grande partie la disparition de la bravoure, de la virilité et du courage du peuple espagnol à l'usage excessif que fait de la cigarette la jeunesse d'Espagne. La morale nous commande d'étudier cette question. On a dit ici, je ne l'ignore pas, que des efforts maladroits ont déjà été tentés non seulement en cette Chambre, mais aussi par des membres de diverses législatures provinciales, dans le but de charger l'Etat de certains devoirs qui sont l'apanage du foyer, tels que l'éducation morale et l'instruction religieuse de nos enfants. Mais, M. l'Orateur, à quoi peuvent bien servir cette éducation et cette instruction si, dès qu'ils se trouvent hors de la maison paternelle, les enfants sont exposés à des tentations et ont sous les yeux des exemples susceptibles de rendre absolument vains les enseignements qui leur sont donnés au foyer ? A l'école, l'enfant observe que les quatre cinquièmes de ses camarades fument la cigarette. La tentation lui vient d'en faire autant, et le bon marché l'invitant à satisfaire son penchant, peu lui importent alors les enseignements reçus au foyer, la tentation est très forte, il y succombe et devient à son tour fumeur de cigarette.

La morale nous commande de voter cette résolution; en effet, si nous voulons sauver nos fils, il faut les soustraire à ces penchants dégradants, à tout ce qui peut les tenter. Il faut que nous fassions en sorte qu'il soit aussi facile que possible de se bien conduire et de faire le bien en ce pays, et aussi difficile que possible de faire le mal.

Votons aussi cette résolution par patriotisme. Notre pays nous est cher; je crois que tout Canadien, quelles que soient ses préférences politiques, désire ardemment et sincèrement le bien-être, la prospérité et l'avancement de notre grand Dominion. Nous fondons de grandes espérances sur l'avenir de ce pays; or, pour en favoriser les plus hauts intérêts, pour assurer la réalisation de ces espérances, il nous faut porter notre attention sur les questions de l'importance de celle qui nous est soumise aujourd'hui. Le bien-être futur de la nation ne dépend pas uniquement du développement de sa richesse matérielle, de l'étendue de son commerce, de l'accroissement de la population qui lui fournira l'immigration, ou d'autres causes matérielles; il ne dépendra pas tant de ces diverses causes que de la moralité du peuple, de la moralité des garçons qui devront prendre après nous la direction des intérêts matériels du pays. Le devoir nous incombe donc de nous rendre un compte aussi exact que possible des difficultés qui se trouvent liées à cette question, de faire connaître notre sentiment par rapport à la présente résolution, de la noter afin que le gouvernement soit mis en mesure de proposer un projet de loi dans le même sens; nous devons chercher à faire disparaître ce mal. Je dis "chercher," car je ne suis pas sans me rendre compte des obstacles qui encombrent notre voie. Je sais bien que tant que l'on fera usage de tabac, les gens pourront se façonner des cigarettes; mais si les jeunes gens s'adonnent ainsi à l'usage de la cigarette, cela provient de ce qu'ils sont à même de se procurer cet article tout fait et à bon marché. J'espère que les membres des deux côtés de la Chambre donneront leur cordial appui à cette résolution. La question se place au-dessus des querelles politiques, et il faut la résoudre parce qu'elle touche aux intérêts les plus élevés et les plus chers de la population. J'appuie la présente résolution avec le plus grand plaisir.

M. FRANK OLIVER (Alberta) : M. l'Orateur, je crois que l'usage de la cigarette constitue un mal, un très grand mal, je crois également que si l'on vote une loi basée sur la présente résolution, les fumeurs de cigarettes ne s'en porteront pas plus mal.

C'est pourquoi je me crois tenu de voter pour la résolution. Je dois le dire cependant, cette question ne me paraît pas du ressort du parlement fédéral. Si je comprends bien le pacte fédéral, toutes les questions de cette nature tombent sous la juridiction des législatures provinciales qui en décident à leur gré. On allègue, pour se justifier d'amener la question sur le terrain fédéral, que d'après la lettre de la constitution, les provinces ne sont pas revêtues du pouvoir de donner effet à leur législation ; c'est-à-dire qu'elles ont le pouvoir de réglementation, mais non celui de prohibition, qui appartient en propre au gouvernement fédéral.

Différentes provinces ont déjà cherché à réglementer le commerce de liqueurs, l'observance du dimanche, l'usage de la cigarette, mais elles ont échoué dans leurs tentatives, parce qu'elles n'étaient pas l'autorité suprême en la matière. C'est pour cela qu'on vient aujourd'hui demander au parlement fédéral de voter une loi prohibitive. Etant appelé à me prononcer sur cette question, je n'ai pas le choix, étant donné mes convictions, quant au vote que je devrai donner. Mais l'adoption d'une loi fédérale dans ce sens ne laissera pas de soulever des difficultés bien grandes sinon tout à fait insurmontables. Il serait encore plus difficile de mettre la loi en vigueur dans tout le pays. Mais l'adoption et la mise en vigueur par les législatures provinciales d'une loi de cette nature ne présenteraient plus la moindre difficulté si le gouvernement fédéral conférait aux provinces, au moyen d'un amendement à la constitution, l'autorité suprême en ces matières, autorité dont l'Acte de la Confédration ne l'a revêtu que par méprise.

Bien que je sois en faveur de la résolution, je conseillerais aux adversaires du commerce des liqueurs, de la non-observance du dimanche et de la cigarette, de commencer tout d'abord par faire tomber toutes ces questions sous la juridiction provinciale ou territoriale——comme on a fait pour le commerce des liqueurs dans les Territoires du Nord-Ouest. L'autorité à laquelle il incombe de réglementer un commerce dangereux devrait être revêtue du pouvoir de prohibition aussi bien que de celui de réglementation. Etant donné ses effets chez les individus, la cigarette ne constitue rien moins qu'un danger national. S'il y a lieu de conférer aux provinces quelque pouvoir distinct de ceux du parlement fédéral, il est donc essentiel qu'elles soient constituées l'autorité suprême en ces sortes de matières. Toutefois, tant que les mesures prohibitives seront du ressort du parlement fédéral, je voterai pour la prohibition. D'après moi, ce qui parait être un mal devrait être prohibé et non réglementé, —c'est-à-dire, ni toléré ni autorisé par la loi.

M. ROBT. HOLMES (Huron-ouest) : Il me semble que mon honorable ami d'Alberta (M. Oliver) se trompe un peu dans certaines de ses conclusions. Une des raisons qui portent les partisans de cette réforme et d'autres réformes de même nature—tels que le bill concernant l'observance du dimanche et le bill relatif au commerce des alcools—à en demander l'adoption avec insistance, c'est qu'ils se rendent compte de l'inefficacité des lois provinciales. Comme les légis-

latures ne peuvent pas établir de lois absolument prohibitives, et leurs mesures restrictives n'ayant amené aucun résultat, on demande aujourd'hui au parlement fédéral de voter une loi interdisant l'importation, la vente et la fabrication des cigarettes.

Au cours du débat que cette question a provoqué à la dernière session, on s'est plu à reconnaître—et je crois que la plupart des députés partagent cet avis—que l'usage de la cigarette constitue un danger, mais je crains qu'on n'en conçoive pas toute l'étendue. Qu'on me permette de citer des données du rapport du Commerce et de la Navigation pour faire voir les progrès croissants de cette habitude pernicieuse. En 1899, il se fabriquait au Canada 106,000,000 de cigarettes, 123,000,000 en 1900, 125,000,000 en 1901, et il s'en est fabriqué 138,000,000 en 1902; et en dépit de l'agitation qui s'est faite dans le pays, en dépit du débat qui a eu lieu ici,—et qui aurait dû avoir un effet bienfaisant,—on voit qu'il n'a pas été fabriqué moins de 178,000,000 de cigarettes en 1903, soit une augmentation de 40,000,000 par rapport à l'année précédente. Le mal faisant des progrès aussi rapides, il nous incombe assurément de chercher à l'enrayer. Tous les médecins qui font partie de cette Chambre ont admis l'année dernière que l'habitude de la cigarette produit des effets désastreux dans les rangs de la jeunesse; or, cette opinion ayant été corroborée en tous points au cours du débat de cette après-midi, je ne m'attarderai pas à apporter de nouvelles preuves sur ce point. A mon sens une loi fédérale peut seule amener la fin de cette mauvaise habitude. Il importe au plus haut point au bien-être du pays que la jeunesse canadienne s'épanouisse dans toute sa vigueur. Qu'un de nos enfants tombe malade, vite on appelle le médecin afin de conjurer le mal s'il y a possibilité de le faire. Eh bien, si l'on veut que la génération qui pousse atteigne son plein développement physique et intellectuel, il ne faut pas hésiter à recourir aux moyens les plus susceptibles d'enrayer les progrès de ce mal qui, si on n'y met bon ordre, finira par lui faire perdre toute sa virilité. En fermant nos portes aux immigrants malades, nous avons reconnu combien il importait de protéger la santé publique contre toute atteinte. Il se peut qu'avec le temps les immigrants malades finissent par se rétablir et deviennent d'excellents colons, mais devant la nécessité qu'il y a de protéger par tous les moyens possibles la santé publique, le gouvernement fédéral n'a pas hésité à interdire l'entrée du pays aux immigrants atteints de maladie. Je prétends qu'il importe au même degré de prévenir la dégénérescence de la jeunesse et de faire disparaître ce mal grandissant, afin que nos fils puissent atteindre leur plein développement. On ne saurait trop louer le zèle de ceux qui veulent faire adopter une loi dans ce sens; ils ne sont pas mus par de vils motifs. Ils n'espèrent retirer aucun avantage pécuniaire de ce mouvement, ils sont animés des intentions les plus pures et ne favorisent que les seuls intérêts supérieurs de la société en général. C'est pourquoi j'estime que nos intérêts les plus chers nous commandent de voter une loi dans le sens de la présente résolution.

M. HOLMES.

M. ARMAND LAVERGNE (Montmagny) : M. l'Orateur, je suis peu habile à manier la langue anglaise; de plus, j'éprouve moins de malaise sur les hustings que je n'en ressens à aborder la discussion des questions d'intérêt public dans cette Chambre. Je prierai donc tout de suite mes honorables collègues de la députation de m'écouter avec quelque indulgence. La seule raison que je puisse invoquer pour prendre part au présent débat, c'est que, étant moi-même un fumeur de cigarettes, il m'est difficile de laisser passer cette résolution sans offrir quelques remarques. Nombre de députés nous ont dit que l'usage de la cigarette constitue un bien grand mal. Eh bien, ils ne sont pas rares les médecins et les savants qui ne partagent pas cette opinion-là ; nombreuses sont les autorités qui estiment que la cigarette nous permet de fumer le tabac sous sa forme la plus pure, et que si l'on devait jamais en prohiber l'usage, il faudrait nécessairement interdire également l'usage de la pipe et du cigare. Mais il est un autre côté de la question qu'il importe de ne pas perdre de vue. Ce sont les parents, en fin de compte, qui sont responsables de l'éducation de leurs enfants. On ne saurait ravir aux parents le droit de donner à leurs enfants l'éducation qu'ils jugent convenable, et lorsqu'un père estime que l'usage de la cigarette ne fait aucun tort à son fils, que ce dernier jouit au contraire d'une santé florissante et se comporte bien au collège, je ne vois pas pourquoi on établirait une loi qui viendrait priver le jeune homme d'un plaisir que son père juge innocent et inoffensif. Je suis moi-même amateur de cigarettes, et je ne sache point que ce goût ait eu le moindre effet préjudiciable sur mon organisme ou que mon passé ait été plus mauvais pour cela. J'avais à peine dix ans lorsque je commençai de fumer, et ma santé ne paraît pas en avoir souffert. Au collège, mes études ont été aussi bonnes que celles des autres ; j'ai eu le bonheur d'être élu membre de ce parlement, et j'entends bien continuer de fumer la cigarette non seulement à cause du plaisir que j'y prends, mais aussi parce que ma santé y trouve son compte. En ceci, comme en toute autre chose, l'excès dégénère en défaut ; mais on aurait fort à faire s'il fallait empêcher tout ce qui est susceptible de tourner à l'abus. Ainsi, il faudrait prohiber l'usage des fruits qui sont très dangereux lorsqu'on en mange trop. Je sais par expérience que l'usage modéré de la cigarette est absolument inoffensif. Fumer de trop nombreuses pipes, consommer une trop grande quantité de cigares est aussi préjudiciable à la santé que l'abus de la cigarette.

Ce n'est pas à la cigarette qu'il faut s'en prendre, mais plutôt à l'usage immodéré du tabac ; et ce qui est préjudiciable lorsqu'on en abuse peut être très bienfaisant lorsqu'on en use avec modération. Il n'est pas d'humains mieux doués sous le rapport du physique comme sous celui de la force d'endurance que les indiens, ils sont tous fumeurs invétérés ; ils fument dans leurs conseils, ils fument pour ainsi dire tout le temps. Et que n'a-t-on pas vu au cours de la guerre sud-africaine ? J'ai entendu une des infirmières, Mlle Pope—et son opinion est corroborée par la majorité de ses compagnes—j'ai entendu Mlle Pope, dis-je, affirmer qu'à son retour au camp le soldat anglais ne trouvait rien d'aussi réconfortant qu'une bonne cigarette. Ce parlement ne devrait pas prendre sur lui d'interdire la fabrication, l'importation et la vente des cigarettes. Mieux vaudrait défendre l'usage du tabac aux jeunes gens tant qu'ils n'auront pas atteint un âge déterminé. La loi qu'on voudrait faire voter porterait atteinte à la liberté que doit avoir tout homme de faire ce qui lui plaît tout en respectant la loi et en suivant les dictées de sa conscience.

J'entendais il y a un moment l'honorable député de Grey-sud (M. Richardson) attribuer à l'usage de la cigarette la défaite des Espagnols dans leur dernière guerre. J'avais pensé que la défaite des armes espagnoles était due à la fumée des canons plutôt qu'à celle des cigarettes. Je me trompais sans doute. Eh bien ! M. l'Orateur, puisqu'il en est ainsi, je propose en amendement que nous fournissions des cigarettes aux troupes, afin que nos soldats, au lieu de combattre l'ennemi à coups de canon, puissent à l'avenir le mettre en déroute avec la seule arme de la cigarette.

Envoyer un paquet de cigarettes à l'ennemi plutôt que de le combattre avec des balles serait une manière plus humaine et apparemment plus efficace de faire la guerre. Je me lève simplement, M. l'Orateur, pour dire que je me propose de voter contre cette résolution, parce que je crois qu'elle empiète sur notre liberté. Je ne crois pas que fumer la cigarette soit un aussi grand mal que l'ont prétendu quelques honorables députés. Je crois que l'usage du tabac sous n'importe quelle forme n'est pas un mal, mais que c'est, au contraire, une source d'innocent plaisir pour l'homme.

M. L. G. McCARTHY (Simcoe-nord): Voici une question qui agite certainement les comtés de la province d'Ontario du moins. J'ai reçu un grand nombre de lettres, tant l'an passé que cette année, relativement à cette question. Il n'y a aucun doute que l'usage de la cigarette fait du mal à la jeune génération ; il n'y a aucun doute aussi qu'il existe bien d'autres choses qui font du tort aux vieux comme aux jeunes. Il peut être vrai que jusqu'ici nous n'avons pu faire de lois portant remède à ces maux ; mais si l'on pouvait faire des lois qui portent remède au mal que l'usage de la cigarette fait indubitablement à la jeune génération, ce parlement accomplirait une œuvre des plus recommendables. Savoir au juste comment y arriver, voilà une autre question. Une loi prohibitive peut être ou ne pas être bonne, et peut être ou ne pas être un avantage pour l'Etat. Dans le cas présent, j'y vois certaines difficultés, parce qu'on ne cherche pas à empêcher l'importation du tabac, on ne cherche qu'à empêcher l'importation et l'usage des cigarettes. Cependant, mes sympathies sont acquises à ce mouvement si ce parlement peut s'en occuper. Je suis prêt à appuyer tout mouvement qui tendrait à faire disparaître un mal indubitable, qui fait du tort à la jeunesse du pays.

M. MACLEAN : L'honorable député renoncera-t-il à son cigare ?

M. McCARTHY : Je n'ai pas encore entendu dire que je fumais le cigare. Autant que peuvent le constater les dossiers de la Chambre, cela n'y paraît pas. Je ne me propose pas, cependant, de subir un contre-interrogatoire sur ce sujet. Or, la question que vient de poser l'honorable député de York (M. Maclean) suggère indubitablement la véritable difficulté. Quelques honorables députés de cette Chambre et un grand nombre de gens dans le pays éprouvent des jouissances en fumant un cigare et en tirent probablement certains plaisirs. En même temps il peut y avoir dans une cigarette certains ingrédients qui peuvent causer du mal à la constitution de la jeune génération ; et s'il en est ainsi, si par une loi même d'une nature prohibitive, nous pouvons y porter remède, je crois que nous remplirions notre devoir en appuyant cette loi.

M. E. B. OSLER (Toronto-ouest) : Je serais peiné de voir que la seule protestation contre ce projet de loi fût celle du plus jeune député de cette Chambre, l'honorable député de Montmagny (M. Lavergne). Je saisis cette occasion pour le féliciter de son premier discours, et j'ose dire que s'il parle à l'avenir des questions plus importantes aussi bien que sur le présent sujet, il fera honneur à ce parlement et à ce pays. Si je croyais que ce bill atteindrait le but que visent ses zélateurs, je voterais en sa faveur, même si cela devait me priver de fumer une cigarette, mais je ne pense pas qu'il atteindra ce but. Je ne crois pas qu'une loi de cette nature fasse du bien, au contraire, je crois qu'elle fera du mal. Admettant que l'usage de la cigarette fasse du tort à la jeunesse du pays qui fume trop tôt la cigarette, je ne crois pas, cependant, que cette Chambre puisse y porter remède ; on devrait plutôt s'adresser aux parents de ces jeunes garçons, et aux instituteurs des écoles de jour et du dimanche. Nous savons tous que la discipline fait grandement défaut dans certaines écoles, et lorsque la surveilance n'est pas rigoureuse, il s'infiltre des abus qui sont bien pires que l'usage de la cigarette,

et qui ne disparaissent que sous la direction d'un homme qui connaît la jeunesse et gagne ses sympathies.

Eh bien, j'ose dire que si on avait exercé et si on exerçait sur la jeunesse du pays, sur leurs parents et sur les écoles qu'ils fréquentent, l'énergie que l'on montre dans la présentation des bills de cette nature, on arriverait à des résultats bien plus satisfaisants. Quelques-uns de ceux qui ont parlé avant moi ont dit que l'usage de la cigarette produit l'indigestion. Me permettrait-on de dire à nos amies les dames qui prennent un si grand intérêt à cette question que la mauvaise cuisine cause plus d'indigestion au Canada et fait plus de tort à la jeunesse que l'usage du tabac. Heureusement j'habite une circonscription urbaine et je n'ai pas d'élection à faire à la campagne. J'affirme sans crainte que la meilleure éducation à donner aux femmes de cultivateurs de ce pays est de leur enseigner à faire la cuisine et des économies. Il y a peu de temps j'ai eu le plaisir d'assister à une assemblée dans la partie est de Toronto, mais en dehors de ma circonscription, où je n'avais pas de votes à gagner ; mais j'ai trouvé là que deux ou trois dames avaient établi une école pour enseigner aux jeunes filles à faire la cuisine. Elles avaient trouvé qu'un grand nombre de jeunes filles s'engagaient dans les fabriques à 12 ou 14 ans, et se mariaient à 18 ou 20 ans, sans avoir eu l'occasion d'apprendre à faire cuire une pomme de terre, ou à préparer une tasse de thé. Eh bien ces dames s'occupent aujourd'hui d'enseigner aux filles les ouvrages de la maison, et j'ai compris qu'il y avait dans ces écoles des filles qui sont sur le point de se marier dans quelques mois et qui travaillent aussi tard que le leur permettent les règlements afin d'apprendre un peu de cuisine. Je crois que vous feriez plus de bien pour la moralité des garçons en les maintenant pleins de santé, qu'en faisant des lois ayant pour objet la prohibition de l'usage de la cigarette. Comme je l'ai dit, si je pensais que ce bill pût faire du bien, si je pensais qu'il aurait l'effet d'empêcher les jeunes garçons de fumer la cigarete, je le voterais. Mais je n'ai aucune confiance dans ce genre de législation. Je ne pense pas que ce bill, s'il est adopté, ait l'effet qu'en attendent ses zélateurs ; par conséquent, je dois à regret voter contre la proposition.

M. DAVID HENDERSON (Halton) : Je ne me propose pas de faire de longues remarques sur la résolution présentée par l'honorable député de Huntingdon (M. Maclaren). Je ne crois pas qu'il faille apporter des arguments très élaborés pour convaincre les honorables députés de cette Chambre et le peuple ou la majorité du peuple de ce pays, que l'usage de la cigarette cause du mal. A mon point de vue cela s'aperçoit partout où vous allez. Nous nous en apercevons en passant par les rues de nos villes et de nos villages, et je ne pense pas qu'un député de cette Chambre manquerait de reconnaître un fumeur de cigarette en le rencontrant.

Je n'ai aucun doute que ce mal soit très grand au Canada. Il fait le plus grand tort à la jeunesse de notre pays, aux garçons qui grandissent et aux jeunes gens. Malgré la déclaration que vient de faire le plus jeune député de cette Chambre, qui peut-être ne fume pas la cigarette depuis très longtemps, je ne suis pas prêt à accepter la déclaration du petit nombre. Je base mon opinion sur les observations faites d'année en année, et plus j'observe les jeunes gens et les garçons qui se livrent à cette habitude, plus je suis convaincu de son effet extrêmement nuisible sur leur santé, et par conséquent je n'hésite nullement à déclarer que si la Chambre est invitée à émettre un vœu, je voterai dans l'affirmative. J'espère que la résolution sera adoptée, ne serait-ce que pour servir à l'éducation du peuple de ce pays. Je crois qu'il est bon de signaler cette question, d'attirer l'atention de notre jeunesse et de lui signaler l'effet nuisible auquel elle se soumet en se livrant à cette habitude que je qualifie de très pernicieuse.

M. A. W. PUTTEE (Winnipeg) : M. l'Orateur, je comprends que la question actuellement devant la Chambre est simplement une résolution formelle de nous former en comité général afin que ce bill puisse être présenté plus tard. Je n'aurais aucune objection à voter en faveur de cette motion, mais je ne voudrais pas promettre que ce vote en faveur de cette motion comportât un vote en faveur du bill qui sera présenté, à moins que le bill n'ait une portée beaucoup plus étendue que cette résolution.

A la dernère session, lorsque cette question a été soulevée, l'honorable ministre de la Justice (l'honorable M. Fitzpatrick) a proposé, lors de l'amendement du code criminel, ce qui me paraissait être un bien meilleur plan pour extirper ce mal qui est évident dans le pays aujourd'hui, un plan qui aurait plus de sens commun, parce que celui que l'on propose aujourd'hui n'est pas conforme à l'opinion de la population du pays. Je ne crois pas qu'une loi de cette nature soit suffisamment bien observée.

M. J. M. DOUGLAS (Assiniboïa-est) : M. l'Orateur, je ne suis pas un fumeur de cigarette, et je ne fais usage de tabac sous aucune forme bien que souvent quelques amis me disent : Vous ne savez pas quelle jouissance vous perdez. Eh bien, je ne regrette pas ce que je n'ai jamais connu, et en ce qui me concerne, je suis en bonne santé et heureux sans cela. J'ai certaines connaissances en médecine, et je crois que tout stimulant donné à un homme ou à un animal qui n'a pas atteint sa pleine croissance et son plein développement, est assurément sujet à objection, en arrête la croissance, détériore la constitution, et détruit les tissus du cerveau et la force des matières qui la composent. J'ai eu l'occasion d'entendre dans

cette ville une lecture sur une très grave question éducationnelle et les possibilités résultant des présentes statistiques sur l'éducation aux Etats-Unis, tant dans les écoles communes que dans les institutions collégiales. Le conférencier qui avait toutes les qualités pour traiter ce sujet, ayant acquis une grande expérience aux Etats-Unis, disait qu'il n'était pas du tout impossible que nous vissions un jour une femme présidente des Etats-Unis. Il appuyait son argumentation sur l'usage du tabac. Il disait qu'il était impossible de nier le fait que dans les cercles éducationnels les jeunes femmes des Etats-Unis dépassaient de beaucoup les jeunes gens dans l'étude des sciences et que c'était justement là une nouvelle preuve que l'usage du tabac dans le jeune âge nuisait au système humain. Je ne veux pas m'étendre sur les maux que cause l'usage du tabac, et bien que je n'aie aucune expérience personnelle, j'ai le fruit de mes observations. Il y a une grande agitation dans toute la société de ce pays sur cette question, ainsi que le démontre la circulaire qui a été adressée aux membres de cette Chambre. Je crois fermement au principe que nous ne pouvons rendre les jeunes gens meilleurs au moyen d'une loi, que nous ne pouvons lier la conscience humaine par une loi sortant des mains de l'homme. C'est un principe qui, à mon sens, peut s'appliquer partout, mais néanmoins, il est de notre devoir de faire qu'il soit difficile pour les gens de s'égarer ou de se faire du tort d'une manière quelconque. Le tabac ne constitue pas le seul mal dont nous souffrons. Il y a l'usage de la cocaïne—la morphine, et d'autres habitudes—habitudes particulières qui font le plus grand tort au développement de la force physique de notre race. Ayant entendu d'autres personnes parler d'une manière patriotique et très bienveillante de la jeunesse de notre pays, je voudrais également lui dire que nous voulons tous son bien et je suis convaincu qu'on admettra que si nous pouvons aider l'influence du père qui est un si grand élément de force humaine, en rendant difficile aux jeunes gens la pratique d'habitudes qui retardent leur croissance et leur développement physique, il est de notre devoir de le faire. Je suis favorable au bill et je voterai dans ce sens. Je sais qu'il est environné de difficultés et que la prohibition que nous pourrions imposer n'empêchera rien. Un grand nombre de gens s'effrayent beaucoup du mot "prohiber," mais en société nous ne pouvons nous passer du mot "prohiber." C'est un mot qui est toujours en avant. Comme on l'a vu dans le cours de ces débats, les statuts du Canada sont encombrés de ce mot "prohiber," et pourquoi devrions-nous avoir peur de prohiber ce que nous croyons être mal ou dommageable ? Si nous prohibons l'usage de quelque chose de bon, il pourrait y avoir lieu de se plaindre, mais je crois que nous sommes d'une opinion unanime quant à l'usage du tabac par les jeunes, et c'est parce qu'il fait du tort. Pourquoi donc ne reconnaîtrions-nous pas le mal et n'adopterions-nous pas tous les moyens de rendre difficile tout écart chez la jeunesse ?

M. R. G. MACPHERSON (Burrard) : Je n'avais pas l'intention d'occuper le temps de la Chambre en discutant cette question, mais un avis que vient d'offrir à ce sujet l'honorable député qui m'a précédé (M. Douglas) me fait prendre la parole. Je ne suis pas un fumeur de cigarette, et je n'ai aucune objection à ce que d'autres en fument. Je dirai cependant qu'un garçon qui fume la cigarette ne pourrait trouver de l'emploi chez moi. J'ai établi comme principe d'affaires de ne jamais employer un garçon qui fume la cigarette, parce que j'ai toujours remarqué qu'un jeune garçon qui fume la cigarette fera n'importe quoi pour s'en procurer. Il ne fait aucun doute que c'est une drogue que tout jeune homme est tenu d'avoir lorsqu'il en a pris l'habitude. Je ne crois pas qu'il y ait grand danger qu'un homme de 21 ans ou plus fasse de tort à sa santé en fumant la cigarette, mais son usage nuit aux jeunes enfants et c'est pour cela que j'appuierai très fortement la résolution.

Il y a une autre question qu'a touchée l'honorable député qui vient de reprendre son siège, et c'est l'habitude de prendre de la cocaïne et de la morphine. J'ai eu occasion de connaître quelque chose d'une très pernicieuse habitude qui règne dans tout le Canada, à l'heure présente. Je veux dire à la Chambre que nous avons sur le marché une panacée brevetée pour guérir le catarrhe et qui contient cinq pour cent de cocaïne. Le reste se compose d'acide borique. J'ai connu des femmes et des hommes qui sont devenus des inutiles, qui ont perdu leurs places et l'esprit à la suite de l'usage de cette panacée. Je connais une maisonnée qui a été complètement démembrée par l'usage de ces panacées brevetées qui contiennent de la cocaïne. Je crois que c'est un point que l'on peut très bien faire ressortir avec l'espoir qu'il résultera quelque bien du fait de l'avoir exposé. Je ne pense pas qu'en ma qualité de membre du parlement je doive désigner d'une manière spéciale l'article dont je parle, parce que je ne veux rien dire ici que je ne puisse prouver en dehors de cette enceinte, mais je sais très bien que ce remède contre le catarrhe dont je parle contient de la cocaïne et que d'autres remèdes contenant aussi de la cocaïne sont largement employés par un grand nombre de personnes du pays qui les ont achetés le plus innocemment du monde. Je connais un cas dans lequel une même personne a pris en un mois 24 bouteilles d'une préparation de cette espèce. Elle ruina cet homme et le tua en définitive. C'est, M. l'Orateur, une très sérieuse question. Mon expérience me prouve que la morphine, la cocaïne et l'usage de la cigarette vont de pair. Je n'ai pas encore vu une seule

personne venant me demander de la cocaïne, qui ne fumât des cigarettes. Je ne dis pas que la conclusion logique est qu'une personne qui fume la cigarette se livrera nécessairement à l'habitude de prendre de la cocaïne, mais je dis que je n'ai jamais vu une personne adonnée à la cocaïne qui ne fît en même temps un usage habituel de la cigarette. Je crois que le gouvernement devrait faire tout ce qu'il peut pour empêcher nos jeunes Canadiens de fumer la cigarette, et je crois aussi qu'il devrait faire une enquête quelconque sur ces panacées qui prennent la forme de certaines drogues et qui sont vendues dans tout le pays.

L'honorable M. WILLIAM ROSS (Victoria, C.-A.): Cette question devrait être étudiée très sérieusement. C'est très bien de dire que c'est une chose qui devrait être laissée aux parents, mais le parlement est ici pour protéger les plus chers intérêts du pays et en sauvegardant le bien-être de nos jeunes gens nous atteignons ce résultat. Certaines personnes qui n'ont pas eu la bonne fortune d'avoir des enfants vous diront comment il faut élever les enfants, mais je dois faire remarquer aux honorables députés que les jeunes fumeurs de cigarettes prennent grand soin de se cacher de leurs parents. Non seulement ils pratiquent cette habitude hors de la vue des parents, mais ainsi qu'on l'a vu à Halifax, ils volent parfois de l'argent pour acheter des cigarettes.

Le jeune député (M. Lavergne) qui a parlé, n'est pas encore assez âgé pour avoir fait l'expérience du désavantage de fumer la cigarette, mais je peux lui dire que je ne pense pas que j'aurais atteint mon âge déjà avancé, si j'avais pris l'habitude de faire usage de tabac sous n'importe quelle forme. Naturellement, la plupart d'entre nous sommes de vieux pêcheurs dans l'usage du tabac, et nous ne considérons pas le mal aussi grave que nous devrions. On a parlé de la bonne cuisine, et je crois que le pays a fait des progrès dans cet art. Je ne pense pas qu'aucun de nous souffre de la mauvaise cuisine ; nous souffrons peut-être plus de trop manger que de ne pas assez manger. On a dit également que cette question était du ressort des différentes provinces. Je suis porté à croire que les lois promulguées par les provinces ne sont jamais appliquées avec la rigueur des lois fédérales. Ainsi, par exemple, si l'Acte des douanes et l'Acte du Revenu de l'intérieur étaient des lois provinciales, elles seraient violées jusqu'à un certain point, au lieu qu'on les fait observer scrupuleusement parce que ce sont là des lois fédrales. Il est possible que nous ne puissions pas empêcher le mal dont nous nous plaignons, mais il n'y a aucun doute que nous pouvons du moins l'amoindrir dans une bonne mesure, et nous aurons rendu par là service au pays. On n'a qu'à interroger les condamnés au pénitencier pour constater qu'un bon nombre d'entre eux étaient dans leur jeunesse des habitués de la cigarette, et qu'ils ont toujours continué depuis à aller de mal en pis jusqu'à la catastrophe finale qui les déshonorait irrémédiablement en même temps qu'elle déshonorait leurs familles. Je suis donc heureux d'appuyer la motion présentée par mon honorable ami (M. Maclaren), et j'ai l'espoir que la Chambre saura mettre ici de côté tout esprit de persiflage, en donnant à cette question la sérieuse considération qu'elle mérite.

M. R. L. BORDEN : J'admets volontiers, avec mon honorable ami de Victoria, que ce n'est pas ici un sujet portant à la plaisanterie, car s'il faut s'en rapporter à nombre de médecins éminents, l'abus de la cigarette est devenu un véritable fléau pour la jeunesse. Mais je ne vois pas, cependant, comment la résolution présentée par M. Maclaren peut tuer le mal dans sa racine. La résolution comporte qu'il est expédient de présenter un bill pour défendre l'importation, la fabrication et la vente des cigarettes. Or, l'importation, la fabrication et la vente des cigarettes ne constituent pas en elles-mêmes un danger pour la jeunesse de ce pays. Ce n'est pas en cela que consiste le danger immédiat. Ce danger immédiat, c'est l'abus des cigarettes chez les enfants et les adolescents. Il me semble—et j'avoue que ce n'est pas sans hésitation que j'aborde ce sujet, car je ne l'ai pas étudié aussi complètement que ceux qui présentent ce bill—il me semble donc, dis-je, qu'on n'atteint ici aucunement la racine du mal, parce que tant qu'on permettra la fabrication et la vente du tabac au Canada, rien n'empêchera les enfants de préparer eux-mêmes leurs propres cigarettes, du moment qu'ils pourront s'acheter du tabac et du papier. Tout ceux qui ont vu rouler une cigarette savent que le premier enfant venu peut apprendre, en une demi-heure, à se faire des cigarettes, pourvu qu'on lui fournisse du papier et du tabac. Il ne me semble pas douteux, même si ce bill était adopté, qu'on éprouverait toujours de grandes difficultés à supprimer ce mal, à supposer que ce mal soit bien tel qu'on le dit. On prétend, je crois, que certaines marques de cigarettes mises sur le marché renferment d'autres ingrédients que le tabac dommageables à la santé. Le premier point qu'il importe de prendre en considération est la vente de cigarettes aux enfants et adolescents, et le second point est de voir à ce que ces enfants et adolescents ne fument point. Comment y arriver? Il faudrait d'abord que les parents exerçassent ici leur influence. J'admets que cela peut ne pas être suffisant, et qu'il y a nombre de parents en ce pays qui se trouvent dans l'impossibilité d'exercer la surveillance nécessaire pour empêcher leurs enfants de fumer. Il est possible, alors, que l'Etat doive ici intervenir, et fasse défense de vendre des cigarettes à des jeunes gens au-dessous d'un certain âge. On pourrait même aller plus loin, et édicter certaines peines allant jusqu'au droit d'envoyer un enfant à l'école de réforme dans les cas où on ne pour-

rait pas autrement le guérir de sa funeste habitude. Je reconnais volontiers que ce sujet mérite d'attirer l'attention du parlement, mais, d'un autre côté, je dois faire remarquer à mes honorables amis que les moyens qu'ils conseillent pour remédier au mal ne laissent pas que de présenter de nombreuses difficultés.

Laissez-moi vous rappeler que le gouvernement s'est déjà entremis à ce sujet l'année dernière. Mon honorable ami de la division Saint-Laurent (M. Bickerdike) avait alors présenté un bill qui a été renvoyé par l'Orateur parce qu'on ne l'avait pas fait précéder d'une résolution de la Chambre formée en comité. C'est précisément là pourquoi mon honorable ami de Huntingdon a adopté la procédure que nous lui avons vu suivre aujourd'hui. Après le renvoi du bill, l'année dernière, mon honorable ami, le ministre de la Justice, présenta un bill (n° 215) modifiant le code criminel, et ce bill contenait un article relatif aux cigarettes : Voici ce bill :

Sera coupable d'un délit, et passible, sur conviction par voie sommaire, d'une amende de pas plus de $50 et de pas moins de $10, ou d'un emprisonnement de 30 jours avec ou sans travaux forcés, ou de ces deux peines réunies, quiconque vend, donne ou fournit, soit directement ou indirectement, à un mineur au-dessous de 18 ans, des cigarettes, des cigares ou du tabac sous quelque forme que ce soit. Néanmoins, cet article ne s'appliquera pas à la vente à un mineur, sur présentation d'un ordre écrit du parent ou du tuteur de cet enfant.

Quand la Chambre en arriva à étudier cette partie du bill, mon honorable ami le ministre de la Justice exposa que cette clause n'avait eu le don d'être agréable ni à ceux qui appuyaient mon honorable ami de la division Saint-Laurent, ni à ceux qui s'opposaient à toute législation de cette nature. Ces derniers étaient d'avis qu'on allait trop loin, alors que les premiers criaient bien haut qu'on montrait trop de mollesse. Après que plusieurs députés eurent protesté énergiquement contre le renvoi de cette disposition du bill, le ministre de la Justice fit remarquer qu'il croyait que le gouvernement finirait par pouvoir donner satisfaction à tout le monde, même aux outranciers des deux camps. Ces remarques du ministre de la Justice sont dans les Débats, à la page 11016, et se lisent comme suit :

Il est parfaitement entendu que si j'abandonne cette clause, c'est afin de pouvoir en présenter une autre qui, je crois, donnera pleinement satisfaction. Je ne veux pas me laisser influencer par ceux qui sont intéressés dans la vente des cigarettes, et je ne veux pas non plus que les ennemis du tabac exercent sur moi aucune pression. Ce que je désire vous soumettre, c'est une clause visant l'abus des cigarettes parmi les enfants.

Mon honorable ami ajouta que le gouvernement s'occuperait certainement de ce sujet avant que la session fût terminée. Mais d'autres questions importantes absorbèrent l'attention du gouvernement, et mon honorable ami ne donna aucune suite à ce qu'il avait en vue. Il n'empêche, cependant, que le gouvernement s'était eu quelque sorte engagé à apporter remède au mal dont on se plaint, et je viens demander au ministre de la Justice ou au premier ministre de nous dire quelle attitude le gouvernement entend prendre là-dessus. Je ne crois pas que nous devrions mettre cette résolution aux voix avant que le gouvernement se soit nettement expliqué et nous ait dit ce qu'il entend faire. Je crois que cette question ne manque pas d'une certaine gravité. On peut nous répondre qu'on rencontre des gens ayant fumé la cigarette toute leur vie sans qu'ils s'en portent plus mal, mais cela ne prouve rien, car il se rencontre des personnes pouvant user avec impunité de certaines choses nocives, alors que le plus grand nombre ne le peuvent pas. Toute la question est de savoir si la cigarette exerce une action délétère sur la santé d'un bon nombre d'enfants et adolescents au Canada. Il y a tout lieu de croire qu'il en est ainsi, mais je ne vois pas comment on y portera remède en prohibant la vente de cigarettes, cigares et tabacs de toutes sortes aux adultes. Je suis d'avis qu'on pourrait plutôt y arriver en s'y prenant d'une autre manière. J'espère donc que le premier ministre ou le ministre de la Justice nous diront si le gouvernement a l'intention de donner suite, pendant cette session, au projet dont nous a parlé l'année dernière le ministre de la Justice.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : M. l'Orateur, il est reconnu que le tabac, sous quelque forme qu'il soit absorbé, est absolument délétère pour la jeunesse. Mais, d'un autre côté, il est aussi admis que, pour les adultes, le tabac est inoffensif, et que l'usage en est, dit-on, agréable. Cependant, je n'ai jamais pu comprendre pourquoi le tabac serait plus nuisible sous forme de cigarette qu'autrement, et pourquoi il suffirait de rouler du tabac dans une feuille de papier pour qu'il devienne subitement plus dangereux que la pipe ou le cigare.

D'un autre côté, mon honorable ami de Burrard (M. Macpherson) nous assure que les cigarettes contiennent non-seulement du tabac, mais en outre de la cocaïne, de la morphine, ou autres substances nocives de ce genre. Si cela est, il est évident que la cigarette peut devenir nuisible non seulement pour les enfants mais aussi pour les adultes. Si des cigarettes imprégnées de ces substances délétères sont mises en vente au Canada, nous n'avons nul besoin de voter des lois pour en prohiber la vente ou la fabrication, car nous avons précisément dans nos statuts des lois visant des cas de ce genre. La résolution qui nous est soumise va certainement trop loin, et je ne vois pas, en vérité, sur quoi on peut se fonder pour

nous demander de l'agréer. Voici, en effet, quelle est cette résolution ?

Qu'il est expédient de présenter un bill pour prohiber l'importation, la fabrication et la vente des cigarettes.

Si l'on admet, ainsi que le reconnaîtra lui-même mon honorable ami, que l'usage de la cigarette est inoffensif pour les adultes et qu'il n'est nuisible que pour les enfants, il ne serait ni logique ni pratique de voter la loi de prohibition qui nous est soumise. Si la cigarette n'est délétère que pour les enfants, le remède qu'on propose va trop loin et dépasse le but. Si tous ceux qui portent intérêt à la santé de nos enfants—et je suis un de ceux-là—se contentaient ici de chercher à supprimer les ravages du mal, je serais avec eux de tout cœur. Mais, je le répète, toute loi qui englobe à la fois le mal et le bien va trop loin.

A mon sens, nous devrions avoir grand soin de ne pas adopter de législation qui ne serait pas observée par la communauté. J'ai toujours combattu toute mesure de prohibition simplement parce que l'expérience de l'humanité démontre que si l'on défend une chose qui ne constitue pas un mal en soi, la loi prohibitive ne sera pas observée ; je crois que c'est un mal d'adopter une législation qui ne sera pas acceptée par la partie respectable de notre population. Si un homme peut griller une cigarette, sans ruiner plus sa santé que s'il fumait un cigare, pourquoi l'empêcher de se passer cette fantaisie ? S'il préfère la cigarette au cigare, pourquoi contrarier ses goûts ? Avec l'honorable chef de l'opposition, je dis que par notre législation nous devons atteindre le mal où il existe ; ce mal, tout le monde le reconnaît, c'est l'usage de la cigarette par les enfants. Je voudrais empêcher les petits garçons de fumer non seulement la cigarette, mais encore le cigare et le tabac sous quelque forme que ce fût. Je n'hésite pas à dire que je suis choqué de voir des bambins de dix ou douze ans une cigarette à la bouche, et que je voudrais voir les parents même veiller sur leurs enfants, sous ce rapport. Mais, parce que l'habitude de la cigarette est nuisible à un garçonnet, on irait trop loin en défendant à un homme de se livrer à ce caprice. A mon sens, le grand mal de la cigarette, c'est son bon marché. Aujourd'hui, quand un petit garçon a cinq cents, au lieu de le dépenser à acheter des bonbons, comme nous faisions lorsque nous étions jeunes, il court acheter un paquet de cigarettes. Comment empêcher ce mal ? Ce sont, dans une large mesure, les autorités provinciales qui peuvent appliquer le remède nécessaire. Je profite de cette circonstance pour faire remarquer qu'il règne en ce moment une tendance dans le public à venir à Ottawa demander des mesures législatives qui sont du ressort des législatures provinciales. Il y a eu, dernièrement, une réaction contre cette coutume et, l'an dernier, ici même, nous avons entendu plusieurs membres et de la droite et de la gauche protester contre l'empiètement du parlement fédéral sur les droits et les prérogatives des provinces, en matière de législation. Il y a nombre de questions qui sont du ressort, au point de vue de la législation, du parlement d'Ottawa et des législatures provinciales concurremment ; dans tous ces cas nous devrions, à mon avis, nous efforcer d'affirmer l'autonomie des provinces. La législation qu'on nous demande d'adopter existe déjà, dans une certaine mesure, dans plusieurs provinces du Canada. Mais on vient nous dire que la loi est inefficace et qu'elle n'est pas appliquée.

Je ferai remarquer, avec toute la considération due à ceux qui nous demandent d'adopter ce bill et dont j'apprécie sincèrement les motifs, que s'ils veillaient à la mise en vigueur des lois provinciales en question, le mal dont ils se plaignent serait enrayé. J'admets sincèrement avec l'honorable député de Toronto (M. Osler), que si les dames qui réclament cette législation portaient leur attention sur l'éducation, cela serait beaucoup plus avantageux au pays. L'influence bienfaisante de la femme se ferait sentir plus par l'éducation et l'instruction que si elle cherchait à obtenir une législation comme celle qui nous est proposée. La question a été soumise au parlement, à la dernière session, et mon honorable ami le ministre de la Justice a voulu la résoudre, mais malheureusement sans succès, comme il l'avouait lui-même plus tard. Il a présenté un projet qui n'a satisfait personne ; mais il s'est encore occupé de la question. Je ne suis pas prêt à dire, toutefois, qu'il a trouvé un remède au mal dont on se plaint. Il va sans dire qu'il fait faire quelque chose dans ce sens. Pour être efficace, la loi devrait atteindre la personne qui fournit la plante délétère aux petits garçons ; ce qu'il faut défendre c'est la vente du tabac, aux bambins, sous quelque forme que ce soit. Je ne vois pas, cependant, comment nous pourrions faire une législation dans ce sens. Le gouvernement devra étudier encore cette question, et peut-être, un peu plus tard, mon honorable ami le ministre de la Justice sera-t-il à même de donner à la Chambre des renseignements sur ce sujet. Il ne s'agit pas d'une question de parti. Je crois qu'en rejetant cette résolution nous travaillerons dans les véritables intérêts de ceux qui nous demandent d'adopter le bill proposé.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend sa séance à huit heures.

IMMIGRANTS PEU RECOMMANDABLES

M. URIAH WILSON (Lennox) : M. l'Orateur, avant l'appel de l'ordre du jour, je dé-

sire signaler au gouvernement l'entrefilet suivant publié dans le "Citizen" de ce matin :

Cinquante juifs russes ont été déportés de Fargo, Dakota-nord, à Winnipeg, par le bureau d'immigration des Etats-Unis.

Je demanderais au gouvernement ce qu'il entend faire de ces immigrants. Va-t-on permettre à des gens qui ne sont pas dignes de devenir sujets américains, de s'établir au Canada, ou le gouvernement a-t-il l'intention de les renvoyer au pays d'où ils viennent? Cette question est importante et le gouvernement devrait nous faire connaître la ligne de conduite qu'il entend suivre à ce sujet.

Sir FREDERICK BORDEN : Vu l'absence du ministre de l'Intérieur, je demanderais à mon honorable ami de poser de nouveau cette question demain. Entre temps, je mentionnerai le fait à mon collègue, et l'on pourra obtenir ainsi une réponse.

EXPLICATIONS DE NATURE PERSONNELLE—TERRAINS RIVERAINS A MIDLAND.

M. LEIGHTON McCARTHY (Simcoe-nord) : Avant que nous passions à l'ordre du jour, je désire, étant donné qu'on semble—un certain député surtout—avoir pris l'habitude de porter ici des accusations, ou plutôt de faire des insinuations de nature à jeter du louche sur la conduite non seulement d'un seul, mais encore de plusieurs membres de cette Chambre, et que des attaques de ce genre ont été faites dans le passé, je désire donc occuper l'attention de la Chambre, pendant quelques instants, et, si cela est nécessaire, je terminerai en faisant une motion, afin de me conformer aux règlements de la Chambre. La question dont je veux parler spécialement, ce soir, se rapporte à une subvention accordée par le gouvernement pour la construction d'un dock à Midland, comté de Simcoe-est, et aussi à l'achat fait par cette ville d'un terrain appartenant à MM. Burton et Frères, de Barrie, et sur lequel devait être exécuté l'ouvrage en question. L'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett), dans un discours qu'il prononçait ici, le 15 mars dernier, a fait certaines allusions à cette transaction, allusions que le "Globe" et le "Mail and Empire" ont publiées le lendemain matin. Voici le rapport du "Globe" :

UNE ACCUSATION DE M. BENNETT.

Il dit qu'un député a reçu de l'argent pour la vente du dock de Midland.

L'achat du dock de Midland.

M. Bennett a accusé certains membres de la droite de n'avoir pas observé les prescriptions de la loi concernant l'indépendance du parlement. Le gouvernement devait, a-t-il dit, acheter un dock à Midland et le propriétaire de cet ouvrage désirait vivement le vendre. L'adversaire de M. Bennett, à la dernière élection, M. George Chew, a conclu avec le propriétaire un marché en vertu duquel, s'il effectuait la vente, il devait recevoir $400. La vente s'est opérée, et comme M. Chew ne recevait pas sa commission, il apporta son contrat à la société d'avocats dont M. Bennett faisait partie et l'on prit un bref pour réclamer ce montant. L'argent fut remis à M. Chew, mais la raison qu'invoquait l'ancien propriétaire pour s'excuser de ne pas avoir payé ces $400, c'était que M. Chew n'avait pas opéré la vente de ce dock, mais qu'elle s'était faite par l'entremise d'un certain membre du parlement qui, a dit M. Bennett dans son discours, se trouvait dans le moment absent de la Chambre, et à qui le vendeur avait payé une commission de $600 pour ses services.

Le "Mail and Empire", parlant de cette question, dit :

Une autre question d'une nature semblable est celle qui se rapporte au dock de Midland. Le propriétaire a vendu cet ouvrage au gouvernement, et M. Chew devait recevoir $400, si la vente s'effectuait. M. Chew avait été l'adversaire de M. Bennett aux dernières élections. Il ne reçut pas sa commission ; il s'adressa à la société d'avocats dont M. Bennett fait partie, pour réclamer cette somme. Le bruit courut alors qu'un député libéral avait reçu $600 pour mener cette transaction à bonne fin. C'était la raison qui avait engagé le vendeur à ne pas payer de commission à M. Chew, mais les avocats réussirent à toucher la somme en question.

Cette accusation ou insinuation, autant qu'elle s'applique à un membre de la Chambre s'adresse à tous les députés qui se trouvaient absents de la Chambre quand fut prononcé le discours en question. On ne nomme personne, on ne désigne aucun député en particulier. En ma qualité de membre de la société d'avocats qui a eu pour clients MM. Burton et Frères depuis les vingt dernières années, je désire, en tant que je me trouve concerné, déclarer que cette société a présenté, au nom de MM. Burton et Frères, une requête pour obtenir un titre parfait des terrains riverains qu'ils possèdent à Midland, et qu'elle a poursuivi cette tâche jusqu'à la fin. Je repousse avec indignation l'accusation de l'honorable député, quand il prétend que ces procédures cachaient une spéculation. Je lui déclare que son accusation est aussi fausse qu'il est petit de corps et d'esprit. Ce député a cherché, depuis quelques années, à se poser devant la Chambre en parangon de vertu politique. Je dirais plutôt, M. l'Orateur que, dans son discours que les journaux de la semaine dernière ont reproduit, il m'a fait l'effet d'être le dalot par lequel s'écoule toute la saleté des scandales politiques. L'honorable député a porté cette accusation, protégé qu'il se trouve par le statut qui régit ce parlement ; il échappe ainsi à la loi générale du pays qui l'aurait obligé, s'il eût tenu le même langage en dehors de la Chambre, à payer des dommages-intérêts pour le tort qu'il aurait causé.

Comme je le disais en commençant, la question du dock de Midland n'est pas la seule dont ait parlé le représentant de Simcoe-est. La plupart des députés qui croient avoir raison de porter des accusations, n'auraient pas voulu soulever de scandale

étranger au débat sur l'adresse en réponse au discours du Trône. Chacun d'eux se serait dit : Je possède des renseignements qui me permettent de porter des accusations directes en pleine Chambre, sous ma propre responsabilité en ma qualité de député, et je demanderai une enquête sur ces accusations. Mais, M. l'Orateur, ce n'est pas là la méthode ordinairement suivie par notre dénicheur de scandales. Qu'a-t-il fait? Il s'attaqua d'abord au très honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) et aux parents de ce dernier ; puis ce fut le tour de tous les membres du gouvernement. Il les accusa d'être des aventuriers, des pillards, et il n'a présenté aucune preuve à l'appui de ces imputations!

Il prit ensuite à partie l'honorable ministre de la Justice.

Puis ce fut le tour de son ancien adversaire, M. George Chew, relativement à un contrat que l'honorable député qualifia d'immoral, d'indéfendable. Il a cherché, au moyen d'une insinuation des plus malicieuses, à mon avis, à laisser entendre que M. Chew avait été mêlé à une transaction concernant la vente au gouvernement d'un terrain, alors que lui, le député de Simcoe-est, savait parfaitement que cela n'était pas vrai, et c'est ce que je vais démontrer jusqu'à l'évidence. L'honorable député sait qu'il s'agit d'une vente faite par Burton et Frères à la ville de Midland dont il était lui-même le conseiller en loi. Cependant, il laisse se répandre dans le public, sans le contredire, sans rétablir les faits de la cause, le bruit que M. Chew, son adversaire de la veille, son client dans cette affaire, a fait un marché immoral se rapportant à la vente de cette propriété au gouvernement. Je n'irai pas jusqu'à dire, comme l'honorable député, que même si M. Chew devait, par son contrat, recevoir une commission sur la vente de cette propriété, il ne pouvait la toucher, à cause d'un acte dont j'ai connaissance ; cependant, je ne voudrais qu'on crût que j'approuverais une pareille opération.

En quatrième lieu, le député de Simcoe-est a attaqué tous les membres de cette Chambre, libéraux comme conservateurs, qui n'assistaient pas à la séance où il a fait ce discours, en portant des accusations générales, prenant garde de ne mentionner personne en particulier. Il a dit qu'un certain député—il n'a pas mentionné le nom de ce dernier—qui se trouvait absent de la Chambre, avait reçu $600 pour avoir opéré cette vente ; nous verrons plus tard quels sont les détails de cette transaction.

Enfin, il prit à partie l'honorable député de Digby (M. Copp). Comme celui-ci a fait déjà sa déclaration à la Chambre, je ne m'attarderai pas sur ce point. Il s'agit donc de sujets graves et qui ne doivent pas être traités à la légère. J'en appelle à tous les membres de cette Chambre, il n'est ni juste, ni raisonnable dans la discussion qui se développe sur l'adresse en réponse à un discours du Trône, de faire des insinuations de cette nature sans les appuyer par des accusations directes. Je le dis sans crainte ; celui qui se livre à cette besogne sans porter d'accusations précises, est un homme d'une étroitesse d'esprit et de sentiment qu'il est difficile de qualifier autrement que de méprisable.

M. l'Orateur, quant à moi, je ne redoute pas une enquête, et je vais établir tous les faits devant la Chambre, ce soir, afin que si celle-ci croit que j'ai manqué à mon devoir, les faits pourront être considérés comme étant admis, et l'honorable député pourra proposer et obtenir que la Chambre déclare que je ne suis plus le représentant de Simcoe-nord. Je ne me fais aucun scrupule d'exposer les faits. La société d'avocats McCarthy, Osler, Haskin et Harcourt a agi pour le compte de Burton et Frères jusqu'à la conclusion de la vente, et aussi, pendant un certain temps, au nom d'un nommé Jeffrey et d'un nommé Playfair relativement à une requête adressée au ministère de la Marine et des Pêcheries pour obtenir la confirmation des titres de ces parties comme propriétaires de terrains riverains. La société dont je fais partie a reçu, au commencement de juillet 1900, instruction de commencer les procédures nécessaires. Burton et Frères possédaient les titres enregistrés de cette propriété depuis 1875. James L. Playfair possédait douze terrains riverains dans le port de Midland et lui-même ou ses prédécesseurs dans la possession du titre avaient des titres enregistrés depuis 1870. L'honorable député connaît tous ces détails.

Le beau-père de M. Burton, qui avait possédé ce titre, est le fondateur de la ville de Midland. Cette cause présentait des difficultés nombreuses ; la description des terrains surtout était plus compliquée que le titre lui-même, parce qu'on avait accordé différents privilèges sur ces terrains, par exemple à la Compagnie du chemin de fer de Midland et à d'autres compagnies le droit de passage ; aussi la description de tous ces terrains présentait-elle beaucoup de difficultés. A tout événement, la société d'avocats à laquelle j'appartiens présenta, au mois de septembre, une requête en faveur de Burton et Frères et de James L. Playfair. Les choses en restèrent là jusqu'au mois de janvier 1901 ; il y eut, entre temps, échange de correspondance avec le ministère de la Marine et des Pêcheries et visites au ministère. Au mois de janvier, je pris moi-même l'affaire en mains. Des personnes plus expérimentées que moi dans ces quartiers, avaient fait le travail dont j'ai parlé, à mon bureau même.

Je présentai moi-même cette requête à sir Louis Davies qui me dit qu'il ne règlerait pas cette question, avant qu'on eût averti les autres parties intéressées. Le 18 janvier, M. Steers, représentant la ville de Midland, et moi-même qui agissais au nom de Burton et Frère nous rendîmes auprès de sir Louis Davies et de l'honorable M. Tarte pour présenter à ces derniers la requête relative aux titres de ces terrains. Je ne puis admettre,

un instant, que jusqu'alors j'aie agi contrairement à la loi concernant l'indépendance du parlement, par les procédures faites par ma société et par le travail que je m'étais imposé moi-même ; en vérité, j'affirme que j'avais le droit d'agir comme je l'ai fait, et je continuerai à suivre cette ligne de conduite aussi longtemps que je n'aurai pas trouvé un statut de ce parlement déclarant que cette attitude n'est pas conforme à la loi et à la dignité de député.

M. COCHRANE : Ecoutez ! écoutez !

M. McCARTHY : Avant de terminer, je vais démontrer à la Chambre que l'honorable député a présenté une, ou plutôt deux et peut-être trois ou quatre requêtes au ministère de la Marine et des Pêcheries, au nom de la société d'avocats Bennett et Finlayson, pour des terrains riverains appartenant à un nommé Drummond et à un certain Little, à Midland même. La cause fut plaidée devant le ministre. Dans la cause de Burton et Frères, M. Steers, un mois ou deux après la date que j'ai mentionnée, il y a un instant, a adressé au ministre un plaidoyer écrit auquel j'ai répondu. Au mois de février ou de mars 1901, M. Steers vint à Ottawa ; il me parla, pour la première fois, de l'intention qu'avait la ville de Midland d'acheter ces terrains, afin de se débarrasser de ces difficultés. Il me dit alors—la correspondance montrera que je ne connaissais rien de la valeur de cette propriété, et que je ne suis pas entré en négociations à propos de cette transaction—il me dit alors que le prix demandé par les propriétaires était de $10,000. Je lui répondis que je savais que M. Burton estimait que cette propriété était d'une grande valeur et que c'était pour cette raison qu'il en avait gardé le titre intact. Quelque temps après, l'honorable député de Simcoe est, parlant dans cette Chambre, disait—je cite les Débats, page 4895, séance du 9 mai 1901 :

Je puis dire à l'honorable ministre que ceux qui lui demandent de construire un dock à Midland, sont des partisans du gouvernement qui veulent lui vendre un dock qu'ils possèdent à cet endroit. C'est là toute la question. Des amis de l'honorable ministre désirent suivre l'exemple de cet individu de Hilton dont j'ai parlé, et vendre au gouvernement un dock dont ils n'ont plus besoin.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pas du tout, puisqu'on me demande de construire un nouveau dock dans ce port.

M. BENNETT : Mais il faudra d'abord que le gouvernement achète l'ancien dock, parce qu'il ne possède pas un seul lot riverain dans le port de Midland, sur lequel il pourra construire un ouvrage semblable. Après cette déclaration de l'honorable ministre je veux savoir qui lui a demandé de construire ce dock. Est-ce le conseil municipal de Midland, ou un simple particulier ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne demande à la Chambre aucun crédit pour ces travaux; cette année, et je n'ai pas besoin de faire de déclarations à ce propos. Je dis qu'on m'a engagé à construire un dock à cet endroit. Je suis certain qu'il y a beaucoup d'autres endroits dans le comté que représente l'honorable gentleman où l'on voudrait bien avoir des docks.

M. BENNETT : Le ministre ne nous a pas trompés, en disant qu'on lui avait demandé de construire un autre dock à Midland. Je sais pertinemment que certains citoyens de cette ville veulent vendre au gouvernement, à un prix assez élevé, le dock qu'ils possèdent dans ce port.

Remarquez les termes "prix assez élevé."

Je suis certain que si jamais le gouvernement se décide à l'acquérir, il devra en payer un prix extravagant, et c'est pour cela que je combattrai cette dépense. Le Grand Tronc et d'autres compagnies privées possèdent des docks dans ce port ; que les négociants qui s'en servent payent le prix qu'il faut aux propriétaires de ces ouvrages.

L'honorable député revint à la charge deux ou trois semaines plus tard, comme en font foi les Débats, séance du 20 mai, page 5814 :

L'honorable ministre demande certains crédits pour la province d'Ontario que je me propose de condamner, lorsque la Chambre sera appelée à les discuter. L'honorable ministre a déclaré l'autre soir que l'on était sur le point d'acheter dans ma propre ville une certaine propriété. Je n'ai pas de misère à croire mon honorable ami, car je sais que quelqu'un cherche à vendre sa propriété au gouvernement fédéral.

M. McCARTHY : Comment appelez-vous ces personnes ?

M. BENNETT : Si l'honorable député les connaît, il lui est facile de dire leur nom.

M. McCARTHY : Je ne les connais pas, mais j'aimerais bien à apprendre leurs noms. Je ne crois pas un mot de cette histoire.

M. BENNETT : L'honorable député se doute peut-être de qui je veux parler.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous reviendrons sur ce sujet, quand ces crédits seront appelés.

M. BENNETT : Je désapprouve cette politique qui consiste à faire construire des docks un peu partout par le gouvernement. On a fait une tentative de même nature dans mon comté, mais elle n'a pas réussi.

Remarquons, M. l'Orateur, que l'honorable député parlant ici-même, le 20 mai 1901, déclarait que le gouvernement avait une idée condamnable en voulant construire un dock à Midland, et que l'achat de ces terrains au prix de $10,000 était une mauvaise action. Quant à mon attitude dans toute cette affaire—l'honorable député agite la main.

M. BENNETT : Dans la direction d'un autre député qui semble bien amusé de vous entendre.

M. McCARTHY : L'honorable député comprendra qu'à partir de ce moment, je n'ai eu rien à faire dans toute cette question—et les documents le prouveront surabondamment. Toute ma tâche s'est résumée à des efforts pour rendre plus parfait le titre de Burton et Frères. Je n'ai pas réussi dans cette entreprise, et la question est restée telle quelle jusqu'au mois de no-

vembre, alors que, ainsi que tout le monde le sait, sir Louis Davies abandonna le ministère de la Marine et des Pêcheries et fut remplacé par l'honorable M. Sutherland. Le 6 décembre 1901, la ville de Midland qui, évidemment, ne partageait pas les opinions que l'honorable député avait exprimée six ou huit mois auparavant, obtenait de Burton et Frères une promesse de vente de cette propriété pour $10,000. Remarquons ici une coïncidence particulière. J'ai étudié soigneusement cette affaire, vu les accusations portées, et je crois que les membres de la Chambre, lorsqu'ils connaîtront les événements qui ont suivi, seront surpris, ainsi que je l'ai été moi-même. Je découvre qu'au mois de janvier 1902, la ville de Midland nomma par une résolution explicite, MM. Bennett et Finlayson agents du contentieux. La ville demanda une subvention pour la construction d'un quai. La réponse qu'elle reçut ne fut pas rassurante. Alors, de son propre mouvement—c'est ce que démontrent les documents qui se trouvent au ministère, et j'ai étudié cette question avec grand soin—la ville de Midland, le 11 mars 1902, envoya la lettre suivante au ministre des Travaux publics :

Cher monsieur,—J'ai reçu du conseil de ville de la municipalité ci-haut nommée, l'ordre de vous dire qu'il comprend si vivement qu'un dock est d'une importance vitale pour la prospérité de notre ville, qu'il a finalement décidé d'acheter des terrains riverains suffisants à cette fin, au prix de $10,000, sur lesquels il a une promesse de vente de 30 jours, à partir du 6 mars, pourvu que le ministère dont vous êtes le chef respecté, accorde une somme suffisante pour la construction d'un dock convenable à cet endroit.

Veuillez vous rappeler que la promesse de vente n'est que pour 30 jours seulement. Nous espérons que le ministère voudra s'occuper de la chose sans retard.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé) THOS I. TRUEMAN,
Greffier.

Ceci se rapporte à la même promesse de vente de la propriété donnée par Burton Frères à la ville de Midland. Le ministre des Travaux publics d'alors répondit qu'il comprenait l'importance de la ville de Midland et ferait son possible pour mettre dans les estimations un crédit de $10,000 pour l'achat du quai. Il parut favorable à ce projet. Au mois de mai de cette même année, juste douze mois après que l'honorable député faisait mine de protéger le trésor public en disant : Je ne permettrai pas, sans protester, que ce crédit soit voté pour l'acquisition de cette propriété à des prix fantaisistes, le crédit de $10,000 fut voté par la Chambre sans qu'il eût même ouvert la bouche, comme on peut le constater par les Débats.

Je ne veux pas imputer de motifs, ni faire de suppositions, mais l'avocat de la ville de Midland avait-il quelque chose à faire là dedans ? Cette année-là fut une année très

importante dans l'histoire de la ville de Midland au point de vue des procès. Il y avait une question d'arbitrage entre la ville de Midland et la Compagnie électrique, affaire dans laquelle l'honorable député a gagné beaucoup d'argent.

M. BENNETT : Ecoutez ! écoutez ! et gagna la cause de la ville aussi.

M. McCARTHY : Ecoutez ! écoutez ! dit l'honorable député. Si l'honorable député est fier de ce qui s'est passé dans cet arbitrage, j'en suis chagrin, car cela montre qu'il a la peau plus épaisse encore que je ne le supposais. Mais je demanderai à l'honorable député si, alors qu'il était l'agent du contentieux de la ville de Midland, il n'a pas eu, entre les mois de janvier et le mois de septembre 1902, quelque communication avec la société légale McCarthy, Osler, Hoskin et Creelman, telle qu'elle était constituée alors, ou avec moi-même au sujet de l'achat du quai à Midland ? Il me répond "non," et il ne dirait pas la vérité s'il répondait "oui." Il n'y adonc pas eu, entre ces dates, de communication entre lui-même et moi-même ou entre la société d'avocats dont je fais partie et celle à laquelle il appartenait lui-même. Le règlement qui a été proposé par l'honorable député qui aujourd'hui dit que l'on fait payer au public un prix exagéré pour cette propriété, a été préparé par la société légale Bennett et Finlayson, qui ont été bien payés pour cela par la ville de Midland, et ce règlement a été soumis aux contribuables de cette ville avec l'appui de l'honorable député.

M. BENNETT : Ecoutez !—

M. McCARTHY : Oui, écoutez ! Il avoue qu'il a appuyé l'achat qu'il avait désapprouvé douze mois auparavant, et la ville de Midland l'a approuvé par 160 voix de majorité, et je demande à la Chambre, M. l'Orateur, où est le mal dans toute cette affaire, où est la fraude ? Voici une municipalité qui, avec l'appui d'une personne qui a condamné autrefois cet achat et a qualifié la transaction d'opération suspecte, adopte par 160 voix de majorité un règlement municipal approuvant cette transaction. Agissant d'après les conseils de la société Bennett et Finlayson, la ville émet des obligations pour la somme de $10,000, ces obligations sont vendues, et l'argent payé ainsi que je l'ai mentionné plus loin. L'honorable député ne dit pas qu'il a été en communication avec moi ou avec la société légale dont je fais partie avant le 29 septembre. J'ai pris le soin de parcourir la correspondance qui a eu lieu entre ma société légale et le ministre des Travaux publics, et au risque d'ennuyer la Chambre, je veux en lire des extraits, afin qu'il ne reste aucun doute dans l'esprit des honorables députés, car une accusation de ce genre ne peut pas être traitée à la légère. Je n'avais jamais vu cette promesse de vente avant le 29 septembre 1902, et je ne l'ai

connue qu'à cette date, alors que j'écrivis à M. Burton comme suit :

Je n'ai jamais vu l'arrangement entre vous et la ville. J'ai compris que vous lui aviez fait une offre. Si vous en avez une copie, je serais heureux de la voir.

Le premier octobre M. Burton m'a écrit comme suit :

J'ai reçu la vôtre du 29, dans l'affaire du lot de grève, en même temps que les plans et la copie de votre lettre au ministère. En réponse, nous devons vous dire que nous sommes plus que surpris du changement proposé. Nous avions compris que toute l'affaire avait été arrangée à la satisfaction de ceux qui agissaient pour le compte de la ville de Midland, pour Jeffrey et pour nous-mêmes. Nous croyons maintenant que le meilleur plan est celui que vous avez proposé en premier lieu, savoir que nous transportions à la ville les droits que nous tenons du gouvernement fédéral. Nous vous envoyons sous ce pli une copie de la promesse de vente que nous avons donnée à la ville, en même temps qu'une description de la propriété. Nous vous renvoyons aussi les plans que vous nous avez envoyés hier. Vous faites mieux de communiquer avec MM. Bennett et Finlayson au sujet de l'acceptation des titres et la cession de nos droits du gouvernement sur paiement de la somme de $10,000.

J'ai reçu une copie de la promesse de vente et j'ai découvert par la description de la propriété qu'il y en avait une partie sur laquelle j'avais des doutes que Burton et Frères possédaient des titres clairs. Je leur ai conséquemment conseillé de retirer leur offre et d'en faire une autre. C'est alors que notre société légale s'occupa de l'affaire et conseilla à Burton et Frères, le 4 octobre, d'écrire une autre lettre à la ville de Midland, décrivant en détail l'offre qu'ils substituaient à celle qu'ils retiraient, et qui fut définitivement acceptée et exécutée. Cette lettre porte la date du 4 octobre, et la lettre que j'avais préparée fut envoyée le 7 octobre. Le 11 novembre, l'honorable ministre des Travaux publics (l'honorable M. Sutherland) me fit savoir que l'octroi qu'il avait fait au mois de mars dernier ne serait pas confirmé en la manière que j'avais prévue. Je croyais que le gouvernement confirmerait le titre de cette propriété à MM. Playfair, Burton et Frères, suivant les conditions de leur demande. Le ministre dit que ce ne sont pas ses instructions qui ont été la raison réelle pour laquelle MM. Burton et Frères ont retiré l'offre qu'ils avaient faite en 1901 et lui en ont substitué une autre. Nous arrivons maintenant à une phase plus intéressante de l'affaire. Le 14 novembre j'ai écrit cette lettre à Bennett et Finlayson. J'ai vu l'associé de M. Bennett à Toronto avant d'écrire cette lettre, et je lui ai dit : Ne croyez-vous pas que le meilleur moyen d'acheter cette propriété serait que Burton et Frères cédassent au gouvernement leurs droits sur la propriété ou lui en fissent la vente, suivant l'arrangement qu'on pourrait faire, ce qui exempterait de faire un acte de vente à la ville et d'en faire un autre en faveur du gouvernement suivant la proposition du ministre des Travaux publics. Après cette conversation la lettre suivante fut écrite. Je ne suis pas certain si c'est moi-même qui l'ai écrite ou un de mes associés. Elle se lit comme suit :

MM. Bennett et Finlayson,
Avocats, etc., Midland.

Re Vente de lots de grève, Burton et Frères, à la ville de Midland.

Chers messieurs,—MM. Burton et Frères nous font savoir que le règlement prélevant les $10,000 nécessaires pour parfaire l'achat au nom de la ville de Midland de leur quai et lot de grève, a été adopté par le conseil et que la ville est maintenant en état de payer l'argent en n'importe quel temps sur livraison des titres.

Au sujet de la conversation que nous avons eue ensemble à Toronto il y a une semaine, nous proposerions comme la manière la plus expéditive de régler l'affaire, que MM. Burton et Frères transportent au gouvernement tous leurs droits au sujet de cette propriété, et lorsque le ministre des Travaux Publics se sera déclaré satisfait des titres, que la ville paie alors la somme convenue, soit $10,000. Cela simplifiera les procédures il ne sera plus nécessaire alors que le gouvernement transporte ses titres à MM. Burton et Frères, que ceux-ci les donnent ensuite à la ville de Midland, et enfin que la ville de Midland les retransporte au gouvernement.

La marche que nous proposons évite la préparation de plusieurs documents et atteint le même résultat.

Nous nous proposons d'avoir une entrevue avec le ministre des Travaux publics, mardi, afin de savoir de lui s'il veut que ce soit fait de cette manière, et s'il consent nous vous télégraphierons ce jour-là, vous demandant de nous rencontrer à Ottawa mercredi afin de terminer l'affaire.

Veuillez nous dire si ces propositions vous conviennent.

Vos tout devoués,
(Signé) McCARTHY, OSLER, HASKIM et HARCOURT.

Je suis venu ensuite à Ottawa, je crois, et j'ai découvert que MM. Bennett et Finlayson avaient écrit à l'honorable ministre des Travaux publics, et que ce dernier avait, à la date du 19 novembre, répondu à MM. Bennett et Finlayson :

En réponse à votre lettre du 3 courant, dans l'affaire du lot de grève de MM. Burton et Frères, à Midland, je désire vous faire savoir que la manière la plus expéditive de faire cette transaction serait que MM. Burton et Frères cèdent directement à la couronne tous leurs droits sur ledit lot de grève, et que la ville de Midland paie ensuite l'argent qu'elle a convenu de payer, et lorsque ce sera fait, je donnerai les ordres nécessaires pour faire faire sur ledit lot de grève les travaux promis. Je crois qu'il serait bon que vous-mêmes et les représentants de MM. Burton et Frères vinssent à Ottawa à une date que vous pourriez fixer pour convenir à tout le monde. Je serai absent quelques jours, et je vous propose le jeudi 27 courant comme étant une date qui me conviendra. Vous devrez apporter avec vous un chèque accepté, fait payable à l'ordre du Burton et Frères, pour la som-

me convenue, et les représentants de ces derniers devront apporter les titres de leur propriété et l'acte de cession à la couronne. De cette manière toute l'affaire pourra se régler sans plus de débats.

Votre tout dévoué,
(Signé) JAMES SUTHERLAND.

MM. Bennett et Finlayson répondent ensuite comme suit au ministre des Travaux publics :

Midland, 24 novembre 1902.

L'honorable ministre des Travaux publics,
Ottawa.

Cher monsieur,—Nous avons votre lettre du 9 courant proposant que MM. Burton et Frères donnent au gouvernement un titre clair de leurs droits à la propriété achetée par la ville.

Remarquez, M. l'Orateur, "achetée par la ville."

Et que lorsque le gouvernement se sera déclaré satisfait de ces titres, que la ville verse entre les mains de MM. Burton et Frères le prix de la propriété, et le gouvernement donnera ensuite l'ordre de commencer les travaux. Nous allons soumettre ces propositions au conseil de ville, et vous faire connaître le résultat le plus tôt possible, mais nous ne pourrons pas aller à Ottawa avant le 27 courant, date que vous proposez. Nous allons nous concerter avec les avocats de MM. Burton et Frères pour fixer la date de notre voyage à Ottawa.

Nous vous remercions pour votre obligeance dans cette affaire.

Vos tout dévoués,
(Signé) BENNETT et FINLAYSON.

Nous avons là le consentement bien clair de MM. Bennett et Finlayson, agissant au nom de la ville de Midland, d'avoir une entrevue en présence de l'honorable ministre des Travaux publics avec nous, et là de terminer l'affaire.

M. COWAN : Quelle est la date de cette lettre ?

M. McCARTHY : Le 24 novembre 1902. Puis le document a été préparé dans nos bureaux et nous avons écrits à MM. Bennett et Finlayson le 24 novembre.

MM. Bennett et Finlayson,
Avocats, etc., Midland.

Re Vente de lots de grève, Burton et Frères à la ville de Midland.

Messieurs,—A la suite de la lettre que nous vous écrivions le 14 courant, nous avons eu une entrevue avec l'honorable ministre des Travaux publics, qui nous a semblé disposé à adopter le mode de transport que nous proposons de la propriété à la couronne.

Nous n'avons pu lui télégraphier à temps de vous rencontrer à Ottawa mercredi dernier. Le ministre, cependant, dit qu'il serait bon que vous le rencontriez à Ottawa cette semaine, et nous croyons qu'il vous a écrit dans le même sens et a proposé le jeudi, 27 courant, comme jour qui lui conviendrait. Il désire aussi que nous soyons présents à cette entrevue comme représentants de Burton et Frères, et que nous apportions avec nous l'acte de transfert de la propriété en question à la couronne, de même qu'une chèque accepté pour le paiement à faire, et qu'alors il espère que nous pourrons régler l'affaire d'une façon satisfaisante.

Nous incluons sous ce pli une copie du transfert de la couronne et nous apporterons avec nous à Ottawa l'original dûment signé par Burton et Frères.

Vos tout dévoués,
(Signé) McCARTHY, OSLER, HASKIM et HARCOURT.

MM. Bennett et Finlayson répondirent comme suit :

Midland, 24 novembre 1902.

MM. McCarthy, Osler et Cie,
Toronto, Ont.

Re Burton et Frères et Midland.

Chers messieurs,—Nous avons reçu votre dernière. Nous avons reçu aussi une lettre du ministre des Travaux publics conseillant de régler la question en faisant donner par vos clients un transport de la propriété à la couronne et par vous le prix d'achat. Le ministre propose aussi que nous nous rencontrions devant lui le jeudi, 27 courant pour terminer l'affaire.

Il nous sera impossible d'aller à Ottawa le 27 courant, vu que l'affaire doit venir devant le conseil municipal de Midland, et que nous avons aussi ce jour-là une question d'arbitrage à régler. Nous allons cependant soumettre l'affaire au conseil et obtenir de lui les instructions nécessaires, de façon à ce qu'il y ait le moins de délai possible, et nous allons essayer de nous entendre avec vous pour une date qui vous conviendra pour apparatre devant le ministre.

En attendant, si vous nous faisiez tenir une copie du transport proposé à la couronne, ce sera peut-être un moyen d'expédier plus vite la besogne.

Vos tout dévoués,
BENNETT et FINLAYSON.

Nous leur avons envoyé cette copie le jour même, et comme avocats de la ville de Midland ils l'ont approuvée et déclarée satisfaisante. Je crois, M. l'Orateur, en avoir assez lu pour montrer qu'elle est la position que la société legale dont je fais partie occupe en cette affaire, et aussi la position qu'occupe la société légale dont fait partie mon honorable ami, sous l'aspect professionnel de la question, excepté peut-être dans les conclusions. Je veux maintenant discuter cette partie et je vais être obligé d'ennuyer la Chambre par la lecture d'une correspondance volumineuse sur le sujet. Le règlement de la question a subi des retards en conséquence, ainsi que l'a expliqué l'honorable député lui-même dans une lettre au ministre, de certains désaccords qui sont survenus entre les avocats des acheteurs des obligations et la société légale de mon honorable ami, désaccords qui ont empêché d'avoir l'argent avant le mois de janvier. Puis le 2 janvier, l'honorable député (M. Bennett) écrivait, sous sa propre signature la lettre suivante :

Midland, 2 janvier 1903.

L'honorable James Sutherland,
Ministre des Travaux publics.

Affaire du dock de la ville de Midland.

Cher monsieur Sutherland,—Après débat sur les bons de la ville, les avocats ont finalement

appose leur signature, et d'ici une semaine le produit de la négociation, soit $10,000, vous sera versé pour être remis par votre département aux propriétaires du dock qui en cèderont immédiatement le titre à la couronne.

Conséquemment, M. l'Orateur, l'honorable député dément sous sa propre signature la déclaration qu'il fait ici dans la Chambre. Il sait parfaitement, ainsi qu'il l'écrit dans cette lettre, que c'était la ville de Midland qui achetait de Burton et Frères et que l'argent a été envoyé au ministre des Travaux publics pour être payé de cette manière. Il parle dans ces lettres de l'hiver qui s'écoule et il espère que le ministre fera faire ces travaux. Le ministre a répondu à cette lettre et, le 31 janvier, MM. Bennett et Finlayson écrivait à MM. McCarthy, Osler, Haskim et Harcourt, comme suit :

MM. McCarthy, Osler, Haskim et Harcourt,
Avocats, etc., Toronto.

Re Burton et Midland.

Messieurs,—Nous avons aujourd'hui transmis au ministre des Travaux publics un chèque accepté pour la somme de $10,000, lequel conformément à votre proposition devra être payé sur livraison d'un acte de transport satisfaisant. Nous espérons que vous serez satisfait.

Nous devons ajouter qu'en réponse à une question que nous posait l'autre jour M. Burton par téléphone, nous lui avons écrit que l'argent avait été envoyé au ministre.

Vos dévoués,
BENNETT et FINLAYSON.

MM. Bennett et Finlayson ont ensuite écrit au ministre des Travaux publics, le 31 janvier :

Midland, 31 janvier 1903.

L'honorable James Sutherland,
Ministre des Travaux publics,
Ottawa, Ont.

Cher monsieur,—Au sujet de notre correspondance antérieure avec vous concernant un octroi par le gouvernement fédéral d'une certaine somme pour aider à construire un dock dans le havre de Midland, et aussi concernant l'octroi de $10,000 par la ville de Midland pour acheter de MM. Burton et Frères, de Barrie, le terrain sur lequel doit être construit ledit dock, nous vous envoyons avec les présentes, conformément à ce que vous avez proposé et suivant les instructions que nous avons reçues du conseil de la ville de Midland le chèque accepté de cette ville pour la somme de $10,000, étant le montant que ladite ville donne pour l'achat de la propriété Burton.

Suivant aussi les instructions que nous avons reçues du conseil de la ville de Midland nous vous adressons ci-jointe une note que nous avons préparée au sujet de certaines observations dont le conseil voudrait qu'il fut tenu compte dans la préparation des plans desdits travaux.

Nous devons ajouter que lorsque l'ingénieur du ministère des Travaux public, M. Sing, est passé par ici dernièrement, nous avons discuté la question avec lui aussi complètement que possible, et il est parfaitement au courant de toute l'affaire. S'il y avait d'autres renseignements ou matériaux que nous pourrions vous fournir nous serions heureux de le faire.

Vos tout dévoués,
BENNETT et FINLAYSON.

La Chambre remarquera que la société Bennett et Finlayson communique en sa qualité professionnelle avec le ministre des Travaux publics, au nom d'un client et au sujet d'un octroi du gouvernement pour aider à la construction d'un dock. Voici la note que la société légale dont fait partie l'honorable député a préparée et envoyée avec cette lettre :

1° Chèque accepté de la ville de Midland pour la somme de $10,000, prix d'achat de la propriété Burton payable à l'honorable ministre des Travaux publics, est ci-joint.

Peut-il rester quelque doute après cela que c'était la ville de Midland qui achetait la propriété Burton, qui était transportée au gouvernement ? Puis, dans le paragraphe 5, il est dit :

2. Conformément à l'avis du ministre, cet argent est payé afin que le transport de la propriété soit fait directement à la couronne——

Et remarquez bien, M. l'Orateur :

—et afin que le ministre puisse examiner les titres et régler tout ce qu'il y aura à régler directement avec MM. Burton et Frères.

Maintenant, je ne sais pas qui la société légale de mon honorable ami a voulu prendre au piège, de moi, de ma société ou du ministre des Travaux publics, mais dans tous les cas, c'est lui-même qui a été pris si ses théories sont correctes, parce que les paragraphes 2, 3 et 4 sont des lettres écrites par son étude, spécialement à propos d'octrois que le gouvernement devait faire à la ville de Midland pour la construction du quai. Cependant, l'honorable ministre des Travaux publics a tiré les choses bien au clair dans la lettre qu'il a écrite en réponse à celle de MM. Bennett et Finlayson. Voici ce qu'il leur écrivait le 2 février :

Nous avons l'honneur d'accuser réception de votre honorée lettre du 29 de ce mois. Nous ne comprenons pas pourquoi vous nous envoyez un chèque. Ce que nous voulons, c'est le titre de la propriété, tel qu'il a été convenu. J'ai déjà dit dans une lettre précédente que si cela peut faciliter l'expédition de l'opération, et éviter des embarras et des dépenses à la ville, rien ne s'opposait à ce que les titres de la propriété que voulait acheter la ville fussent transportés directement à la Couronne et qu'aussitôt que cela serait fait et l'affaire conclue, les travaux commenceraient.

Je voudrais que la ville règle cette affaire immédiatement, parce que si nous devons faire les travaux cette année, il nous faudra nous y mettre sans retard.

Nous allons garder les documents par devers nous pendant quelques jours en attendant votre réponse pour savoir si l'affaire va être réglée promptement.

Si la société légale de mon honorable ami ou si lui-même ont eu l'intention de tendre un piège quelconque, ils ont bien vite abandonné cette idée, parce que MM. Bennett et Finlayson écrivent comme suit à la date du 3 février :

Nous voulons vous remercier de votre honorée du 2 courant, par laquelle vous accusez ré-

ception de notre lettre du 29 courant, dans laquelle nous vous envoyions un chèque en paiement de la propriété Burton pour le havre de Midland.

Nous vous avons envoyé ce chèque pour nous conformer à vos conseils et bâcler l'affaire plus promptement, et en même temps éviter des frais et des embarras à la ville.

Peut-il y avoir rien de plus clair que ces mots écrits par la société légale même de mon honorable ami, que la transaction était faite de cette façon afin de la rendre plus expéditive et épargner des frais ? Et l'honorable député a aujourd'hui l'audace de prétendre, car il l'impute à mal, que c'était une vente de propriété au gouvernement. Je n'ennuierai pas la Chambre par la lecture d'autres lettres, bien qu'il y en ait beaucoup d'autres venant tant de la société légale de l'honorable député que de la mienne ou de l'honorable ministre des Travaux publics. Je ne cache pas la part que mon étude a prise dans cette affaire. Si elle est contre les règles, que l'honorable député porte ses accusations et que l'on décide une fois pour toutes si les avocats qui sont députés ont droit ou non d'agir dans des affaires de ce genre. Si nous n'avons pas ce droit, non seulement le siège de Simcoe-nord, mais aussi celui de Simcoe-est deviendront vacants pour la même raison.

L'honorable député dit qu'un honorable membre de cette Chambre a fait $600 dans cette opération. Ni mes associés ni moi-même n'avons reçu $600, et ce n'est ni l'affaire de l'honorable député ni l'affaire de personne de savoir comment nous avons reçu. Mais je ne veux pas me prévaloir de mon droit, et je vais dire à l'honorable député que pour près de trois années de travail en rapport avec ces lots de grève et le règlement de cette question, la société légale dont je fais partie a rendu ses comptes tous les six mois et a reçu en tout pour les services professionnels rendus à Burton et Frères la somme de $400, sur lesquels ma part a été de $60. L'honorable député peut comparer cela, s'il le veut, avec le compte qu'il a fait à la ville de Midland, et qui n'est que de $40 pour terminer l'affaire, comme j'ai pu m'en assurer.

M. BENNETT : Ecoutez ! écoutez !

M. McCARTHY : L'honorable député n'a fait que rédiger le règlement et écrire les lettres que j'ai lues. Il n'a eu aucunes recherches de titres à faire, ni rédaction de documents ; tout cela a été fait par nous et nous a coûté beaucoup d'ouvrage. Avant cela nous avons travaillé pendant deux ans sur cette affaire des lots de grève et la somme dont j'ai parlé a été payée pour tout ce travail. Nous l'avons cependant acceptée comme satisfaisante, et nos clients ont aussi été satisfaits. Voilà un franc exposé de l'affaire, et s'il y a là une violation de l'Acte d'indépendance du parlement, l'honorable député n'a qu'à présenter sa motion, et la Chambre procèdera à une enquête. Mais, M. l'Orateur, la position que l'honorable député occupe est la même que celle de la société à laquelle j'appartiens. Il représentait la ville de Midland, nous représentions MM. Burton et Frères, et le gouvernement était entre nous. Mais ce n'est pas ainsi que l'honorable député le comprend. Vous vous rappellerez, M. l'Orateur, qu'il y a quelques années dans cette Chambre l'honorable député manifestait une sainte horreur, si je puis me servir de cette expression, et disait qu'aucun député ne devait conduire des négociations avec les départements—c'était une chose affreuse. Voici ce qu'il a dit, l'autre soir :

Qu'avons-nous entendu déclarer ici même ? Je puis rappeler le cas d'un député qui a affirmé, en pleine Chambre, qu'en sa qualité d'avocat il avait le droit d'accepter toutes les causes qui lui seraient offertes contre le gouvernement. Qu'est-ce que cela signifie ? Cela revient à dire que les membres de cette Chambre puvent se faire une annonce en disant : Je suis partisan du gouvernement et si vous avez une cause contre ce dernier, confiez-la moi. J'exercerai en votre faveur toute l'influence dont je jouis en ma qualité de membre de la Chambre. C'est évidemment faire mépris de la loi concernant l'indépendance du parlement. Cette coutume se propage dans tout le pays.

Oui, M. l'Orateur, c'est une contagion. Mais elle existait avant que l'honorable député en eût parlé. Le 11 novembre 1903, l'honorable député lui-même écrivrait sous sa propre signature au département des Travaux publics la lettre suivante :

Il y a déjà assez longtemps nous avons fait parvenir au ministère tous les papiers nécessaires à l'octroi d'un lot de grève dans le havre de Midland à M. Thomas J. Drummond, de Montréal. Tous les documents ont été trouvés réguliers et un décret du conseil approuve l'octroi. J'apprends par l'entremise du ministère de la Marine et des Pêcheries que tous les documents ont été envoyés à votre ministère pour être vérifiés et approuvés, et je vous serais reconnaissant si vous pouviez faire la chose le plus vite possible.

Apparemment, on n'allait pas assez vite au gré de la société de l'honorable député qui se décida à entrer lui-même dans l'arène et à faire ce qu'il avait autrefois flétri avec une sainte horreur comme une chose que ne devait faire aucun député. Il serait temps que l'on cessât de se permettre de telles imputations pharisaïques dans cette Chambre. Si un honorable député a des accusations à porter qu'il les porte, et on lui accordera une enquête qui décidera. Si l'honorable député a quelque chose à me reprocher, j'espère qu'il aura le courage de porter une accusation directe et non pas se borner à faire des insinuations à mots couverts. L'honorable député a dit qu'il y avait eu une entente. S'il y a eu une entente, la société légale de mon honorable ami, comme représentant la ville de Middland, y a été partie, mais ni mes associés, ni moi-même n'avons jamais connu l'existence d'aucune entente. S'il y a eu un

marché, l'honorable député doit en être l'auteur, car lui seul semble le connaître.

Mais l'honorable député ne s'est pas contenté de cela. L'adversaire de l'honorable député dans la dernière élection était M. George Chew et dans un de ses discours il a porté contre ce dernier une accusation en ces termes :

Le gouvernement devait acheter un dock dans la ville de Midland. Ceux auxquels appartenaient ce dock désiraient beaucoup le vendre au gouvernement.

L'honorable député représentait alors les faits inexactement, car c'est la ville de Midland qui devait acheter le dock pour le gouvernement et non pas le gouvernement l'acheter pour lui-même, et je ne crois pas que les propriétaires du dock auraient désiré beaucoup le vendre au gouvernement sans ce fait que la ville de Midland voulait les empêcher d'avoir leur titre, et sans la décision du Conseil privé dans la question des pêcheries, qu'ils étaient obligés de faire confirmer, Burton et Frères n'auraient jamais vendu leur dock pour $10,000. C'était le seul endroit dans le havre de Midland où l'on pouvait construire un dock, et l'honorable député lui-même l'avait évalué à beaucoup plus que $10,000. Mon honorable ami continue :

Les propriétaires du dock désiraient beaucoup le vendre au gouvernement. Mon adversaire dans la dernière élection, M. George Chew, à fait un marché en règle avec les propriétaires du dock en vertu duquel s'il en effectuait la vente, on lui paierait une commission de $400.

Est-ce que la moralité publique est descendue aussi bas que cela dans ce pays?

Mais lorsque le dock a été vendu, M. Chew n'a pas reçu son argent, et il a apporté son document signé à la société légale dont je fais partie.

Nous avons émané un bref pour la somme de $400, et la somme a été payée.

e demande maintenant à l'honorable député s'il est vrai qu'il a émané un bref?

M. BENNETT : Oui, un bref a été émané.

M. McCARTHY : On ne trouve aucune trace dans les registres du comté de Simcoe qu'un bref ait été émané contre Burton et Frères à la demande de George Chew. Des personnes qui demeurent à Barrie m'informent qu'aucun bref n'a été émané, mais je dis que dans le mois de mai 1903 l'honorable député a fait des menaces, ou plutôt je devrais dire qu'il a rédigé un bref dans la haute cour, et l'a envoyé à ses agents à Barrie.

La rédaction du bref était fort défectueuse, comme l'honorable député aurait dû le savoir: l'action ayant été intentée devant la haute cour, tandis qu'elle relevait de la juridiction de la cour de comté. On a téléphoné à l'honorable député dans ce sens et jamais le bref ne fut émis.

M. BENNETT : Pardon, c'est le fait de mon associé. J'ai cru que le bref avait été émis, mais j'ai toujours été étranger à cette procédure.

M. McCARTHY : L'honorable député avoue donc qu'il a fait une affirmation en parfaite ignorance des faits. Je lui pose la question : cette société a-t-elle reçu $400 de Burton Frères, pour M. Chew?

M. BENNETT : Si je ne me trompe, la somme a été versée.

M. McCARTHY : A mon avis, on a fait valoir une réclamation contradictoire dans le règlement de compte. La chose importe peu, du reste. Le fait saillant, c'est que l'honorable député a voulu révéler à la Chambre ce qu'il avait appris dans son bureau de consultation, à titre d'avocat ou conseil. C'est là en vérité un fait inouï que je ne saurais trop énergiquement flétrir. L'honorable député se retranche derrière les privilèges de sa situation de député pour nous dire qu'un client est venu lui demander de se charger d'une affaire immorale ou illégale, et il nous déclare froidement qu'il va révéler à la Chambre les secrets qui lui ont été confiés dans son bureau de consultation.

M. COWAN : Et cela après avoir touché les honoraires.

M. McCARTHY : Effectivement. S'il s'agissait d'une affaire immorale et illégale, il n'aurait pas fallu émettre de bref; ou s'il a été émis un bref, alors l'honorable député n'est plus qu'un maître chanteur. Qu'il se tire de ce dilemme comme il le pourra. De deux choses l'une: ou il s'agissait d'une somme légitime qu'on avait droit de répéter devant les tribunaux, ou il s'agissait de chantage. Il n'était question que d'une commission sur la vente d'une propriété de Burton frères à la ville de Midland. L'honorable député a voulu se servir de sa situation et de ses privilèges de député pour divulguer ce que la loi du pays et l'étiquette professionnelle lui faisaient un devoir de ne pas révéler. Quand un client vient me consulter à titre d'avocat, le conseil que je lui donne est sa propriété et c'est son privilège de décider si ce conseil doit, oui ou non, être révélé. Devant un tribunal civil, l'honorable député n'aurait pas eu le droit de faire pareille affirmation. La loi du pays le lui aurait défendu. Son client aurait eu le privilège de lui dire: vos lèvres sont scellées et je vous défends de révéler ce secret. Mais ce n'est pas tout. L'honorable député sait-il ce qu'il est advenu des deniers qu'il a répétés ? S'il le sait, je tiendrais à le savoir. Il s'agissait d'une cause relevant de la juridiction de la cour de comté, et l'honorable député a exigé $31 d'honoraires; soit dix pour cent des deniers répétés. M. George Chew lui dit : " Je ne veux pas toucher ces deniers, donnez-les au pasteur de l'église méthodiste à Midland, donnez-lui $245 dont il pourra disposer dans un but de charité ". Voilà un fait qui a transpiré entre l'avocat et son client et que l'honorable député n'a pas cru devoir di-

vulguer. Il devait savoir que ces deniers, obtenus dans une transaction louche, lui-même ou son étude les ont remis en d'autres mains pour des œuvres de charité. Pourquoi donc n'a-t-il pas également divulgué ce fait. Voilà longtemps que je connais l'honorable député et il savait que je m'étais occupé de cette affaire. Qu'il nous dise donc, maintenant, en toute franchise, si c'est à moi qu'il a fait allusion dans le discours qu'il a prononcé dans la circonstance en question ? Dissipons tout malentendu à cet égard.

Des DEPUTES : Répondez ; désignez la personne en question.

M. McCARTHY : L'honorable député reste muet ; je n'attendais pas autre chose de sa part. Je connais son tempérament ; je le sais parfaitement, si je n'avais pas consigné au compte rendu des débats les faits véritables, on les aurait dénaturés à la tribune populaire et on s'en serait fait une arme politique dans le comté que j'ai l'honneur de représenter. Voilà l'exposé des faits et je serais bien aise qu'on les soumît à l'enquête. L'honorable député semble vouloir se faire propagateur de scandales politiques et je ne m'explique pas pourquoi il veut jouer ce rôle. Il paraît s'enorgueillir de ce rôle et se délecter, en toutes circonstances, de faire preuve d'étroitesse d'esprit. Mais, même pour donner cours à ses rancunes, il n'aurait pas dû, à mon avis, pousser les choses à outrance comme il l'a fait. Qu'il formule une accusation, s'il y a lieu de le faire, mais s'il n'a que des insinuations à lancer, alors qu'il rengaine ses scandales. Il consuuuuuuu mieux sa dignité de député en se montrant plus soucieux de sa bonne réputation et il y gagnerait dans l'estime publique en cessant de propager ces scandales et en formulant des accusations directes, s'il y a lieu de le faire. Voilà la sixième session que je siège ici, et c'est la première fois que je me vois forcé de me livrer à des personnalités ou à formuler des observations désagréables ; mais puisque l'honorable député a jugé bon de lancer contre moi ces insinuations, je n'aurais pu, sans déroger à ma propre dignité, m'abstenir de lui administrer la réponse qu'il mérite et je l'ai fait avec toute la modération possible en pareilles circonstances. Quant à ma carrière publique, dans cette Chambre, je puis affirmer qu'elle a été marquée au coin de la franchise et de la sincérité et je ne crains pas de soumettre mes actes au feu de la critique.

M. W. H. BENNETT (Simcoe-est) : Si je n'ai pas désigné publiquement l'honorable député (M. McCarthy) au cours de ma harangue de l'autre jour, comme le député que je visais, c'est qu'il brillait par son absence. Je siège dans cette Chambre depuis 1894, et à cette époque, je n'avais pas de plus chauds partisans politiques que les MM. Burton Frères, de Barrie, marchands de bois, et ils donnaient un appui encore plus énergique à l'honorable député lui-même ; en réalité, ils étaient ses parrains politiques, et il vien de nous avouer franchement, sans ambages et sans réticences, que lorsque ces messieurs lui demandèrent ses services pour une besogne de peu d'importance auprès du ministère, il exigea d'eux $400 comme prix de ses services.

M. McCARTHY : Non.

M. BENNETT : L'honorable député affirme avoir reçu la somme de $400. Que MM. Burton Frères se donnent la peine de consulter les liasses de leur bureau, de 1891 à 1896, époque à laquelle j'avais l'honneur d'appuyer le gouvernement conservateur du temps, et ils constateront que je leur ai rendu maints services sous forme de besogne ministérielle, sans exiger d'eux un seul centin.

Une VOIX : Corruption.

M. BENNETT : Et cependant les services que je leur ai rendus étaient plus importants que ceux rendus par l'honorable député. De quoi s'agit-il donc, M. l'Orateur ? Au début, j'ai formulé une affirmation que je suis en mesure de soutenir. J'ai débattu le fait avec les députés de la droite et déclaré qu'actuellement, eu égard à l'abaissement du ton de la moralité, quand on veut transiger quelque affaire avec le ministère, on trouve toujours quelques avocats besogneux qui consentent moyennant finances à transiger cette affaire et touchent des honoraires tout à fait disproprtionnés aux services qu'ils vous rendent.

En 1886, j'étais maire de la ville de Midland, charge que j'ai continué à exercer pendant nombre d'années. Ma première élection à cette charge fut postérieure d'une année ou deux à mon arivée dans cette ville. Je me suis activement occupé des affaires municipales de la ville, sous l'administration conservatrice du jour, relativement aux affaires publiques, et à dater de cette époque jusqu'à l'avènement des libéraux au pouvoir. Les livres de la ville de Midland font foi que je n'ai jamais exigé un seul centin pour l'accomplissement des devoirs de nature publique.

M. COWAN : Vous n'auriez pas osé le faire, à titre de maire de la ville.

M. BENNETT : Aussi n'ai-je rien exigé.

M. COWAN : C'eut été provoqué votre déchéance comme maire.

M. BENNETT : Il y a à peu près deux ans, M. Chew vint à Ottawa et me demanda quelle attitude j'adopterais dans cette Chambre, si le parlement était saisi de la question de l'érection de quais publics à Midland. Je lui répondis que j'étais partisan de ces travaux, et que je m'opposais à l'achat de l'un ou l'autre des deux quais que les propriétaires, affirmait-on, voulaient vendre au gouvernement ou à la ville à des chiffres fabu-

leux. L'un de ces quais appartenait à Burton et frères et l'autre à Jeffrey. Je dois ajouter que Burton et frères, suivant le mouvement de la marée politique, étaient devenus de bons libéraux. Quoi qu'il en soit, j'assurai M. Chew que j'étais diposé à appuyer sa proposition relativement à l'établissement d'un quai dans la ville de Midland. Nous eûmes des pourparlers au sujet de cette question avec l'honorable député de la division Sainte-Marie (M. Tarte) qui était alors ministre des Travaux publics. Au cours de cette entrevue, M. Tarte nous fit concevoir très peu d'espoir que le gouvernement serait d'humeur à construire un quai. Si je ne me trompe, à la suite de cet entretien, M. Chew me déclara que Burton et frères vendraient cet emplacement pour $10,000 et il me demanda si j'étais disposé à appuyer cet achat. Je dois déclarer que je suis l'un des plus forts contribuables de Midland, à l'exception des deux ou trois compagnies. Au début, le chiffre était inconnu ; mais plus tard, quand on apprit que Burton et frères consentiraient à vendre leur propriété $10,000, je déclarai que j'appuierais ce projet et en réalité je l'ai fait ; je demandai aussi à mes amis de la ville leur concours, et en conséquence, le règlement relatif au $10,000 fut adopté à l'unanimité. Disons maintenant un mot, au sujet de l'origine des difficultés qui surgirent dans la ville.

Un monsieur Jeffrey était aussi propriétaire d'un quai et il y avait un terrain riverain limitrophe de ce quai ainsi que de la propriété de Burton frères. Il n'y avait jamais eu de transfert de ce terrain riverain, et la propriété en était échue à la Couronne.

M. McCARTHY : Burton frères en étaient propriétaires.

M. BENNETT : Il y avait un terrain en litige, dont il est question dans la correspondance.

M. McCARTHY : L'honorable député constatera, en consultant les lettres patentes d'Ontario, que le titre de ce terrain en dispute fut transporté à Burton frères ou à leurs prédécesseurs ; mais le ministre de la Marine déclara qu'il n'était pas juste d'accorder ce terrain à Burton frères, au préjudice de Jeffrey.

M. BENNETT : Voilà qui vient à l'appui de ma prétention. Il existait donc un terrain riverain en litige ; Burton frères demandèrent au ministère le titre de ce terrain, tandis que Jeffrey travaillait dans le même sens. De son côté, la municipalité de la ville ne voulait pas que ce terrain riverain passât à l'un ou à l'autre des intéressés, mais disait : Achetons la propriété de Burton frères et donnons-la au gouvernement, afin qu'il y construise un nouveau quai ; alors le gouvernement conserverait le terrain riverain dont il est propriétaire et que Jeffrey et Burton réclament tous deux. L'honorable député (M. McCarthy) dit que depuis 20 ans, il est l'avocat de la société de Burton frères.

M. McCARTHY : Pardon, je n'ai pas affirmé cela ; mais j'ai déclaré que la société dont je fais partie est chargée depuis plus de 20 ans des intérêts de Burton frères.

M. BENNETT : Ce n'est guère faire l'éloge de sa société que de nous apprendre que lorsque Burton frères ont d'importants procès, ils confient leur causes à d'autres bureaux.

Quelques VOIX : Non, non.

M. BENNETT : Je me souviens parfaitement de M. W. A. Boys, de Barrie, qui occupait avec M. Aylesworth à titre de conseil doyen, dans un des procès les plus importants que Burton frères ait probablement soutenus.

M. McCARTHY : J'apprendrai à l'honorable député que la société McCarthy, Pepler et McCarthy, étant chargée des intérêts du comté de Simcoe dans cette cause et que McCarthy, Osler et Cie, ne pouvaient donc occuper pour Burton frères.

M. BENNETT : Un autre fait qui me revient en mémoire, c'est que lorsque Burton frères ont intenté un procès des plus importants, relativement à une concession forestière d'une grande étendue——

M. COWAN : A d'autres.

M. BENNETT : Le député d'Essex-sud (M. Cowan) voudrait-il bien garder le silence pendant quelques instants?

M. COWAN : Certainement.

M. BENNETT : Je n'ai pas l'habitude d'interrompre l'honorable député. Lorsque la société de Burton frères intentèrent un procès des plus importants, elle ne confia pas ses intérêts à McCarthy, Osler et Compagnie.

M. McCARTHY : J'ai été consulté, avant que M. J. L. Burton, de Barrie, intentât cette action, et je déclarai que puisque nous avions été, jusqu'à cette époque, les avocats de M. Playfair, j'étais sûr que M. Creelman n'aurait pas la chose pour agréable et je refusai de me charger de cette cause.

Quelques VOIX : A d'autres.

M. BENNETT : Le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) était intéressé dans une cause évoquée à la cour suprême l'autre jour, cause dans laquelle les Burton étaient mêlés, et la société de l'honorable député (M. McCarthy) n'y figurait point du tout.

M. McCARTHY : Que l'honorable député demande au chef de l'opposition si M. Christopher Robinson n'avait pas jusqu'à cette époque, occupé dans cette cause.

M. l'ORATEUR : Je dois rappeler aux honorables députés que cette discussion s'éloigne des bornes légitimes et des usages parlementaires.

M. BENNETT : Je vois aussi que MM. Hewson et Creswick, de Barrie, ont pendant

longtemps représenté Burton frères dans la ville de Barrie. Quoi qu'il en soit, Burton frères devaient vendre leur propriété, et à moins que le gouvernement n'inscrivit au budget un crédit pour la construction d'un quai à Midland, cette vente ne saurait avoir lieu, puisque la ville ne consentirait pas à acheter le quai, sans avoir la garantie et l'assurance que le gouvernement construirait un quai à grand frais. Force était donc de faire jouer les influences et d'exercer une pression sur le gouvernement, afin de pouvoir annoncer au grand jour de la publicité que le gouvernement construirait ces travaux, ce qui permettrait à la ville de compléter l'achat. De concert avec M. Chew, j'avais fait appel au ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte), qui nous avait assuré virtuellement qu'il n'y avait guère d'espoir de voir construire ces travaux, et les citoyens de la ville, informés du fait, ne s'attendaient guère à la suite de cette déclaration très peu encourageante du ministre, à ce que la construction de ce quai se réalisât. Mais un changement s'opéra, Burton et frères tenaient à vendre leur quai et apparemment s'assurèrent les services du député de Simcoe-nord (M. McCarthy). Qu'arriva-t-il alors? La vente du quai s'effectua et on obtint la promesse que les deniers seraient consacrés à l'achat de ce quai. Est-ce que le député de Simcoe-nord n'a pas contribué à faire aboutir l'affaire?

M. McCARTHY : Si l'honorable député me pose la question je réponds négativement, et je le mets au défi de prouver que je me sois immiscé le moins du monde ou dans un sens quelconque dans cette affaire.

M. BENNETT : Qu'arriva-t-il ensuite? On exerça une pression sur le gouvernement et en conséquence, on annonça publiquement qu'il se construirait un quai à Midland, et en même temps la ville fit l'acquisition de la propriété en question. Or, je le déclare ici, jamais à mon avis Burton frères n'auraient sollicité les services de l'honorable député, s'il n'eût été membre du parlement ; et voilà que, simplemnt pour la rédaction d'un contrat, il touche l'importante somme de $400 à titre d'honoraires. Voici quelle était ma situation : je faisais partie d'une société d'avocats dans la ville et la municipalité me consulta ainsi que mon associé—ce dernier, en raison de mon absence, transigeant la plupart des affaires du bureau. Or, la municipalité s'étant adressée à mon bureau pour cette affaire et d'autres transactions, les honoraires que nous avons perçus de ce chef se sont élevés à $40, et il nous a fallu faire bien autre chose que la rédaction d'un acte. Qu'arriva-t-il ensuite? La question en litige roulait autour de ce terrain riverain, et la ville tenait beaucoup à ce qu'il ne fût pas transporté à M. Jeffrey mais que le gouvernement en conservât la propriété, et cela, afin de bénéficier de toute la propriété riveraine. Je me rendis auprès du ministre des Travaux publics (l'honorable M. Sutherland), qui était alors ministre intérimaire de la Marine. La question, me dit-il, lui avait été soumise et il me transmit avec courtoisie une liasse de documents, de près de 6 pouces de hauteur, me disant : Parcourez ces documents et signalez-moi ceux pue vous voulez que j'étudie. Je me mis à les étudier et je constatai que nombre de ces terrains riverains étaient en litige entre le gouvernement et certains solliciteurs. Et quel avocat ces messieurs avaient-ils choisi? Parmi eux se trouvaient plusieurs citoyens de Parry-Sound et ils avaient retenu les services du député de Simcoe-nord. Burton frères lui avaient également confié leurs intérêts.

M. McCARTHY : En effet, j'ai prêté mes services à tous ces messieurs.

M. BENNETT : Sans doute, il leur fallait un avocat qui fut bien en cour. Venons-en à la ville de Collingwood ; qu'y voyons-nous? Je constate qu'une société de salaisons de viande y réclame certains lots riverains ; que la ville de Collingwood formule aussi semblable réclamation, et que le député de Simcoe-nord se range contre l'intérêt public en faveur de l'intérêt privé. Je tiens d'un des membres d'une de ces sociétés dans la ville de Collingwood qui leur a fallu verser à l'honorable député de forts honoraires pour ses services et s'il faut en juger d'après le fait qu'il a touché $400 pour la rédaction d'un seul contrat, je me demande avec stupeur ce qu'il a bien pu tirer des autres compagnies.

M. McCARTHY : En ce qui concerne Collingwood, du moment que la municipalité s'est opposée à la concession de ce terrain à la compagnie de salaisons de viande de bœuf à Collingwood, ville dont je suis le représentant, je me désistai sur le champ de ma demande.

M. BENNETT : Qu'est-il arrivé? Une délégation de Collingwood se rendit à Ottawa, et je rencontrai quelques membres de cette délégation qui m'apprirent qu'il existait un litige au sujet d'un terrain riverain de grande valeur dans la ville de Collingwood. La ville, me dirent-ils, veut obtenir ce terrain du gouvernement, afin de pouvoir le donner à une importante société industrielle qui projette de venir s'établir dans la ville. Mais au seuil même du ministère de la Marine nous nous heurtons contre l'opposition du député de Simcoe-nord et de la compagnie de salaisons de viande, et nous sommes réduits à l'impuissance. Nous prétendons, dirent-ils, que l'honorable député travaille au préjudice des intérêts de la ville, bien qu'il soit le représentant de ce district, et qu'il touche de forts honoraires pour ses services ; or, à moins que M. McCarthy ne cesse toute opposition, nous allons demain même vous remettre certains documents qu'il importe, croyons-nous, dans l'intérêt public, de soumettre à la Chambre descommunes, afin que toute l'affaire soit livrée au grand

jour de la publicité. Au début de mes observations, l'autre jour, j'ai affirmé qu'il est de notoriété publique que certains députés au parlement perçoivent ainsi d'importants émoluments. Il est vrai, ai-je dit, qu'il a été versé, dans une certaine circonstance, $600. Cet honorable député a ressenti quelques remords de conscience, mais le député de Simcoe-nord n'éprouvera pas pareils scrupules.. C'est ainsi que Burton frères, les parrains politiques de l'honorable député, réussissent à se faire rendre certains services dans les ministères. L'autre jour, le ministre de la Justice nous a exprimé son avis sur la moralité du barreau, et peut-être l'honorable député (M. McCarthy) comprendra-t-il cette leçon et y conformera-t-il sa conduite. Le ministre, faisant allusion à une affaire de ce genre, a déclaré que, pour sa part, il n'avait pas bénéficié d'un seul denier des profits réalisés à même cette affaire. Le député de Simcoe-est n'est pas aussi chatouilleux à cet égard, et je ne doute nullement qu'il ne touche sa part des bénéfices.

M. McCARTHY : L'honorable député prétend-il qu'il n'a pas touché sa part dans l'affaire des Drummons, des Little et dans la transaction en question?

M. BENNETT : A coup sûr. Je l'ai fait, mais je me trouvais dans une situation tout à fait différente, en ce que la compagnie de smeltage, depuis qu'elle s'est établie à Midland, a toujours confié ses affaires à mon bureau. Voilà nombre d'années que ces messieurs sont mes clients. S'ils ont utilisé mes services, ce n'est pas que je fusse en mesure d'exercer d'influence auprès du gouvernement ; tandis qu'on se sert de l'honorable député (M. McCarthy), parce qu'on sait qu'il peut obtenir des faveurs du gouvernement. Il ne saurait nier que Burton frères ont été ses parrains politiques, dès le début. Voici donc l'attitude qu'il devrait prendre—et c'est celle que suivraient la grande majorité des députés—il devrait dire à ces messieurs : comme je suis votre représentant dans cette Chambre et que vous êtes mes chauds partisans politiques, je mettrai gratuitement mes services à votre disposition, sans exiger des honoraires de $400 pour les faveurs que je vous obtiens des ministères.

M. COWAN : Dans un procès en invalidation d'élection, le tribunal vous déclarerait déchu de votre mandat si vous agissiez ainsi

M. BENNETT : Sans doute, le député de Sussex-sud (M. Cowan) est d'avis que ces honoraires sont trop peu élevés. Je dois le déclarer ici,—en badinant—il est inouï qu'on ait révoqué en doute l'honorabilité de la conduite du député d'Essex-sud, dans les affaires qu'il a transigées soit au comité des chemins de fer soit dans les ministères.

M. COWAN : L'honorable député ou tout autre député, a-t-il jamais entendu révoquer la chose en doute?

M. BENNETT : Je crois que l'honorable député lui-même a déjà entendu ce reproche. C'est une question que nous avons discutée ensemble.

M. COWAN : Vidons cet incident sur le champ, puisque nous sommes en présence l'un de l'autre. L'honorable député veut-il m'expliquer le sens de ses paroles? Entend-il dire que, depuis que je fais partie de cette Chambre, j'ai déjà reçu un seul sou pour le travail que j'ai accompli au parlement, soit devant le comité des chemins de fer, soit ailleurs ? Pas de faux-fuyants ; dites oui ou non.

M. BENNETT : J'ai déjà dit que je badinais—que depuis que je connais l'honorable député, je n'ai jamais entendu dire qu'il s'était compromis et je réitère cette déclaration.

M. COWAN : Cela me suffit.

M. BENNETT : L'honorable député et moi avons déjà échangé notre opinion quant à la conduite d'autres membres de la députation—mais sous le sceau du secret. Quelle est la vérité dans cette affaire. Ce soir, l'honorable député nous a appris que des citoyens de la ville de Barrie, des clients de l'étude de Hewson et Creswick, ont retenu ses services. Je laisse à la députation le soin d'inférer pourquoi Burton frères n'ont pas demandé à Hewson et Creswick de rédiger le contrat plutôt que confier ce travail à l'honorable député qui a reçu en paiement la forte somme de $400. Je dis donc que, si on a retenu ses services, c'est probablement parce qu'il était membre du parlement. Je dis que ses rapports avec ces citoyens de Parry-Sound et de la ville de Midland, avec Jeffrey, Playfair et les Burton ont été l'objet de commentaires publics de la part des membres du conseil municipal de Collingwood, qu'il l'ont tellement chauffé que l'honorable député a dû battre en retraite dans sa lutte contre les intérêts de la ville de Collingwood. Ils l'ont aussi remercié de ses services.

Tout ce que je puis dire c'est que la position de l'honorable député est très embarrassante, sollicité qu'il est par ses électeurs, d'un côté, et par ses intérêts, de l'autre. Je dis qu'il est temps que chaque membre du parlement, à quelque parti qu'il appartienne, s'efforce de mettre fin à cette pratique et de faire savoir au public que tous les députés repousseront avec mépris un pot-de-vin de $400 offert en reconnaissance de quelque léger service rendu auprès des ministères. Poser en principe que celui qui veut saisir un ministère ou la Chambre d'une légitime réclamation doit payer un honoraire excessif, c'est dire à toute la population que celui qui présente un bill devant le comité des chemins de fer ou tout autre comité rencontrera des députés—Dieu merci ! ils sont rares dans cette enceinte—qui, la main tendue, exigeront des honoraires pour parler ou voter en faveur du bill. Si un membre de cette

Chambre croit légitime d'exiger un honoraire de $400 pour les services rendus par le représentant de Simcoe-nord, je dois dire qu'il ravale bien bas la dignité de mandataire du peuple. L'honorable leader du gouvernement se rappelle et d'autres députés de la droite ne sont pas sans savoir que, lors du débat sur l'affaire dont je parlais l'autre jour, l'affaire de la St. Catherines Milling Co., les représentants qui occupaient alors les banquettes de l'opposition ont déclaré que les frais et les honoraires payés à l'étude de MM. McCarthy, Osler et Cie constituaient un pot-de-vin remis à celui qui représentait alors Simcoe-nord, feu M. Dalton McCarthy, et ils ont censuré ce paiement avec la plus grande véhémence. Je crois que leurs censures étaient méritées et si ces députés——

M. McCARTHY : L'honorable député veut-il dire que du temps de l'ancien régime, le gouvernement a payé des honoraires à la société McCarthy, Osler, Haskin & Creelman pour des services rendus par feu M. Dalton McCarthy?

M. BENNETT : Il a payé des honoraires à la société.

M. McCARTHY : Ces frais résultaient du procès que la société McCarthy, Osler et Cie avait conduit au nom de la St. Catharines Milling Co. concernant un point de droit constitutionnel et leur paiement avait été garanti par le gouvernement.

M. BENNETT : Je déclare que l'honorable gentleman qui était alors dans l'opposition a prétendu que le gouvernement n'aurait pas dû se porter garant du paiement de ces frais, attendu que M. McCarthy était membre de la société.

M. McCARTHY : Je suis certain que l'honorable député ne voudrait pas représenter le regretté M. McCarthy sous un faux jour. Le gouvernement n'a jamais payé d'honoraires, n'a jamais été en état d'en payer à M. McCarthy. La St. Catharines Milling Co. était la cliente de ce dernier. C'est en son nom que l'action a été intentée et ce n'est que lorsque la cause a été soumise au comité judiciaire du Conseil privé que le gouvernement s'est porté garant du paiement des frais. Cette question a été discutée à fond à mainte reprise.

M. BENNETT : Je dis que l'opposition d'alors a déclaré que sa conduite était inouïe et indigne d'un membre du parlement.

Parlons maintenant de M. George Chew. Il habite à Midland et sera mon adversaire. Il a été mis sur les rangs. Tout ce que je puis dire c'est qu'à mon avis, M. Chew, si c'était à recommencer, n'accepterait pas ces $400 ou $300. L'affaire ne concerne que M. Chew et le public, et je ne crois pas que ses amis approuvent le marché qu'il a conclu avec Burton et Frère. J'apprends que, pour apaiser sa conscience, il a remis une partie de la somme à l'église. Si le gouvernement doit approuver la conduite des députés qui règlent des affaires avec les ministres et exigent des honoraires outrageusement élevés, c'est bel et bon, mais cela ne rehaussera pas le niveau des institutions parlementaires du Canada et, à mon avis, une pareille conduite ne serait tolérée ni en Angleterre ni dans aucun autre pays. Si un membre du parlement peut sans déshonneur se faire payer pour transiger des affaires avec les ministères, il le peut également quand il s'agit de soutenir une demande devant le comité des chemins de fer. Je ne retracte rien de ce que j'ai dit et j'avertis le représentant de Simcoe-nord que, dans le township d'Oro-qui, à la prochaine élection, formera partie de cette circonscription électorale que je n'ai pas l'honneur de représenter, il entendra discuter ces questions du haut des tribunes politiques. Je l'invite à demander aux électeurs s'ils pensent qu'une telle conduite de la part d'un membre du parlement est digne de blâme ou d'éloge.

M. McCARTHY : J'accepte l'invitation.

M. BENNETT : C'est ravaler bien bas la dignité du parlement que de croire qu'un de ses membres n'a pas d'autres devoirs que de trafiquer à la porte des ministères. Evidemment, l'honorable député a pris tout le monde à partie. Je ne lui renverrai pas ses injures ; il peut me dire tout ce qu'il voudra mais il ne devrait pas oublier que :

> Immoderate words admit of no defence
> For want of decency is want of common sense.

Je suis prêt à discuter le mérite intrinsèque de cette affaire et je ne crains pas de dire que l'honorable premier ministre regrette qu'elle ait été livrée à la publicité et espère, avec tous les députés des deux côtés de la Chambre qui ont conscience de leurs devoirs publics, que cet incident ne se répètera pas avant de nombreuses années.

M. M. K. COWAN (Essex-sud) : J'espère que tous les membres de la députation, du premier au dernier, partagent l'espoir exprimé, en terminant, par le représentant de Simcoe-est, à savoir que cet incident ne se répètera plus dans l'enceinte des communes du Canada.

Le 15 mars, j'étais à la portée de la voix de l'honorable député que j'ai entendu proférer des accusations vraiment ténébreuses contre deux de ses collègues, accusations qui leur auraient fait perdre l'estime de tous les députés qui ont compris que les représentants incriminés devaient ou repousser ces imputations ou mettre l'honorable député au défi de les prouver. Tous et chacun ont compris que le représentant de Simcoe-nord (M. McCarthy) était celui qu'on accusait d'avoir contribué à la conclusion d'un marché entre les nommés Burton et Frère, de la ville de Barrie, et le gouvernement fédéral, et d'avoir profité de son mandat pour toucher $600, qu'il n'aurait pas trouvé un seul député d'un côté ou de l'autre de la Chambre qui n'ait compris que cette impu-

tation, si elle est fondée, porte atteinte à la dignité de la Chambre. Ils ont aussi compris qu'un homme de l'expérience et du rang du député de Simcoe-est ne devait pas élever la voix pour dénigrer des représentants jouissant d'une aussi haute réputation que les députés de Digby (M. Copp) et de Simcoe-nord, à moins d'avoir les preuves en main et d'être prêt à prouver ses accusations ou à abandonner son mandat, car, de deux choses, l'une : ou l'honorable député de Simcoe-nord devrait être chassé d'ici pour s'être rendu coupable de ce dont on l'accuse, ou le représentant de Simcoe-est devrait en être expulsé pour avoir lancé une accusation fausse. Nous avons attendu le retour du député de Simcoe-nord pour laver sa réputation que le représentant de Simcoe-est avait ternie ce soir-là. Pour dissiper tout malentendu, pour que la Chambre comprenne que je ne me suis pas trompé, j'aurai recours, non pas à la première édition, mais à l'édition corrigée des Débats du 15 mars, page 145 (v.f.) afin de montrer quelle impression l'honorable député a voulu créer. Voici :

Je vais citer un autre cas. Le gouvernement devait acheter un bassin dans le port de Midland.

Voici une déclaration claire faite par une personne qui demeurait dans la ville de Midland qui se trouve dans sa circonscription électorale, bien plus par une personne qui a agi à titre de procureur rétribué de la ville de Midland lors de l'achat de ce bassin. Et lorsqu'il déclare que le bassin du port de Midland devait être acheté au nom du gouvernement, voulant insinuer que le gouvernement en paierait le prix, l'honorable député (M. Bennett) fait sciemment une assertion gratuite, absolument erronée et contraire à la vérité.

Quelques VOIX : Respectez le règlement !

M. BENNETT : Laissez-le poursuivre.

M. l'ORATEUR : Je crains que l'honorable député (M. Cowan) ne viole le règlement de la Chambre.

M. BENNETT : Laissez-le suivre son penchant.

M. COWAN : Je comprends facilement, M. l'Orateur, que celui qui parle dans cette enceinte, sous le coup des restrictions imposées pour sauvegarder la dignité de la Chambre puisse se servir d'un langage qui n'est pas parlementaire. Je m'efforce d'observer le règlement, sans y réussir apparemment. Aussi, je retire volontiers l'expression dont je me suis servi et je présente des excuses au représentant de Simcoe.

M. BENNETT : Inutile.

M. COWAN : Ensuite, l'honorable député ajoute :

Mon adversaire à la dernière élection, M. Chew, conclut avec le propriétaire du bassin une convention par laquelle, s'il effectuait la vente, le propriétaire s'obligeait à lui payer une commission de $400.

Eh bien, si je comprends l'affaire, la ville de Midland a proposé au gouvernement de lui fournir l'emplacement s'il voulait construire un quai dans le port de cette ville. Telle fut la proposition faite par la ville de Midland, par l'entremise, je n'en doute pas, ou à la connaisance et du consentement de l'honorable député (M. Bennett), en tant que procureur de la municipalité. Ensuite eut lieu l'achat de l'emplacement de Burton frères, ceux que l'honorable député s'est vanté d'avoir eu comme partisans et apparemment comme clients dans les premiers temps, mais qui ne sont plus ses partisans ni ses clients maintenant. Je dois dire à l'honorable député (M. Bennett) que, si le médecin qui révèle les infirmités ou la maladie de son patient manque au devoir professionnel, l'avocat qui dévoile les secrets de ses clients mérite la répudiation du barreau et le châtiment des tribunaux. Je ne suis pas surpris d'apprendre que les anciens clients et les anciens partisans de l'honorable député (M. Bennett) ne sont plus ses clients ni ses partisans.

M. BENNETT : Je puis avoir mon casier judiciaire aussi bien que l'honorable député (M. Cowan), mais le mien n'est pas aussi chargé que le sien.

M. A. T. THOMPSON : C'est vrai, parfaitement vrai.

M. BENNETT : L'honorable député sait ce que je veux dire.

M. COWAN : Je serais profondément affligé d'avoir un casier judiciaire comme celui de l'honorable député (M. Bennett). Je n'en ai pas, mais il en a un. Je n'entrerai pas dans la vie privée de l'honorable député ni dans la mienne. Je ne voudrais pas un seul instant comparer ma conduite à la sienne.

Je déclare à mon contradicteur que si George Chew lui a appris qu'il devait retirer une commission de $400, cela était parfaitement légitime, car George Chew était l'intermédiaire entre la ville de Midland et les frères Burton. Le gouvernement n'a rien à y voir. Bien plus, la ville de Midland devait fournir l'emplacement du quai. Et puis, si la transaction était illégale, la société dont l'honorable député (M. Bennett) faisait partie a consenti à la défendre et à retirer l'argent. Si elle était légitime, il est indigne du représentant de Simcoe-est d'en profiter pour battre monnaie en faveur de son parti et au préjudice d'un citoyen qui ne peut pas élever sa voix dans cette Chambre pour se défendre. Le député de Simcoe-nord (M. McCarthy) déclare que George Chew a reçu moins de $300 pour avoir servi d'intermédiaire entre les frères Burton et la ville de Midland, les uns représentés par le député de Simcoe-est et l'autre par celui de Simcoe-nord. Si celui-ci est en faute, celui-là l'est doublement, parce que le terrain est situé dans Simcoe-est et non dans Simcoe-nord. Le représentant de Simcoe-est dit que M. Chew a obtenu $400 et que lui-même a fait

émettre le bref. On découvre en dernier lieu que l'honorable député (M. Bennett) ignore si un bref a été émis, bien qu'il l'ait affirmé dans son discours. Le représentant de Simcoe-nord (M. McCarthy) dit que M. Chew n'a pas fait émettre de bref et il va plus loin et déclare que M. Chew n'a pas reçu $400, mais qu'après avoir payé les honoraires de M. Bennett, il a dit à la société Bennett d'employer le reste à des fins de charité, et il ajoute que Bennett et Finlayson ont disposé d'un chèque de $245 qui lui revenait. S'il en est ainsi, le chèque du député de Simcoe-est ou de la société dont il fait partie a été remis au pasteur méthodiste pour servir à des fins charitables ou à des ouvres pies, selon les intentions de M. Chew. Le député de Simcoe-est (M. Bennett) devait connaître ces faits le 15 mars lorsqu'il a prononcé le discours dans lequel il accusait George Chew d'avoir empoché $400. A vrai dire, George Chew n'a pas empoché $400 mais, après avoir payé Bennett et Finlayson, il donna le reste à l'église méthodiste. L'honorable député n'a pas communiqué ces renseignements à la Chambre ; au contraire, il a laissé entendre que George Chew avait vendu un quai au gouvernement, ce qui n'était pas strictement conforme à la vérité. Le représentant de Simcoe-est a insinué que George Chew avait retiré $400 de ses transactions avec le gouvernement et, encore ici, je regrette de le dire, l'honorable député n'a pas scrupuleusement relaté les faits George Chew avait demandé à la société Bennett et Finlayson—je ne sais pour quel motif ni s'il croyait que la question serait discutée en parlement—de remettre son chèque à l'église méthodiste ; il voulait que le nom du député de Simcoe-est apparut sur le chèque pour indiquer où l'argent était allé. Ce que je veux faire observer c'est que le représentant de Simcoe-est n'a pas fait la franche déclaration que nous étions en lieu d'attendre de sa part ou de la part de n'importe quel membre de cette Chambre.

Peu m'importe ce que le représentant de Simcoe-nord a exigé de Burton frères pour la vente faite à la ville de Midland, à la cité de Montréal ou à celle d'Ottawa. C'est à ses clients à dire si ses honoraires sont excessifs et ils semblent avoir soldé le mémoire de frais sans murmure comme dans une affaire à laquelle le gouvernement n'était pas intéressé. Mais, eut-elle concerné le gouvernement, la transaction eut été légitime. Si le représentant de Simcoe-nord est en faute, celui de Simcoe-est est le premier coupable, car il faisait partie de la Chambre et, avant l'entrée du député de Simcoe-nord dans cette enceinte, il pataugeait sur les lots riverains de la ville de Midland et le long des rives qui bornent le comté de Simcoe. Je n'ai pas mission de démontrer que cette transaction est répréhensible. La loi concernant l'indépendance des membres du parlement ne le dit pas ; la conduite du député de Simcoe-est est justifiable. Mais il descend à un niveau où peu d'hommes voudraient s'abaisser en cherchant à éclabousser un membre de cette Chambre, d'abord en faisant des déclarations auxquelles M. l'Orateur me défend d'accoler l'épithète de mensongères mais qui ne sont pas rigoureusement exactes et, ensuite, en dénaturant la vérité dans le but de porter atteinte à un adversaire politique qui, ne faisant pas partie de la députation, ne peut se défendre.

M. McCARTHY retire sa motion.

AJOURNEMENT—BESOGNE DE LA CHAMBRE.

Sir WILFRID LAURIER : Je propose que la séance soit levée.

M. R. L. BORDEN : Mon très honorable ami entend-il discuter quelque mesure ministérielle demain?

Sir WILFRID LAURIER : Il serait oiseux de rapeler à mon honorable ami que la journée de demain appartient aux députés. Le feuilleton mentionne plusieurs bills. Si nous pouvons les délibiérer assez tôt nous entreprendrons l'étude du budget.

La motion est adoptée et on lève la séance à 9 heures 50 du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, le 24 mars 1904.

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

COMITE DES COMPTES PUBLICS.

M. F. B. WADE (Annapolis): Je propose :

Que les comptes publics du Canada pour l'exercice financier expiré le 30 juin 1903, ainsi que le rapport de l'auditeur général, soient référés au prochain comité permanent des comptes publics.

La motion est adoptée.

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 8) amendant de nouveau l'acte relatif à la Compagnie dite "The Nova Scotia Permanent Benefit Building Society and Savings Fund."—(M. R. L. Borden.)

Bill (n° 9) à l'effet de remettre en vigueur et de modifier l'acte concernant le canal à navires de Sainte-Claire et Erié.—(L'honorable M. Tisdale.)

Bill (n° 10) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Campbellford, lac Ontario et Ouest.—(M. W. Ross.)

Bill (n° 11) concernant la Compagnie du chemin de fer du Sud de la Colombie Anglaise.—(M. Galliher.)

Bill (n° 12) concernant la Compagnie du canal de Montréal, Ottawa et Baie Georgienne.—(M. Mackie.)

Bill (n° 13) concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.—(M. A. T. Thompson.)

Bill (n° 14) concernant la Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique et Nord-Ouest. —(M. A. T. Thompson.)

Bill (n° 15) concernant la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa Nord et Ouest.—(M. Champagne).

Bill (n° 16) concernant la Compagnie d'estacades de la rivière des Français (à responsabilité limitée.—(M. Grant.)

Bill (n° 17) autorisant le commissaire des brevets à faire droit à l'honorable C. A. Parsons.—(M. Clarke.)

Bill (n° 18) concernant la Compagnie du chemin de fer de Manitoba et Nord-Ouest du Canada.—(M. McCreary—par M. Douglas.)

INTERPELLATIONS.

STATIONS EXPERIMENTALES DE VOLAILLES.

M. LaRIVIERE :

1. Le ministre de l'Agriculture a-t-il reçu copie de la motion suivante tirée du procès verbal d'une assemblée de l'Association du Manitoba pour l'élevage des volailles, tenue à Brandon, le 28 janvier 1904 :

" Tout en constatant les bons résultats qui découlent, pour les fermiers, des expériences tentées par les fermes expérimentales, qui, pourtant, ne se font pas une spécialité de l'élevage de la volaille, nous sommes persuadés qu'il devrait être établi dans la province une ou plusieurs stations à cette fin, comme à celle de donner des renseignements sur l'engraissement et la manière de préparer les volailles pour le marché, ce qui serait d'un avantage inappréciable pour ceux qui ne sont pas au fait de cette branche de l'industrie " ?

2. Le gouvernement se propose-t-il de donner suite à cette recommandation en établissant une ou plusieurs stations dans le Manitoba pour les fins ci-dessus mentionnées ?

L'honorable SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) :

1. Oui.

2. C'est l'intention du gouvernement de satisfaire aux désirs des membres de la Manitoba Poultry Association exprimés dans les vœux qu'ils ont émis.

LA COMPAGNIE DU PONT DE QUEBEC.

M. CLARKE :

1. Dans quelle mesure ont été remplies les conditions ou obligations stipulées dans le contrat passé le 19 octobre 1903 entre Sa Majesté le Roi et la Compagnie du pont de Québec ?

2. Ladite compagnie de pont a-t-elle rempli tout ou partie des conditions stipulées dans ledit contrat ? Dans l'affirmative, dans quel sens ou dans quelle mesure ?

3. Ladite compagnie a-t-elle émis aucune des obligations, débentures ou autres valeurs autorisées par ledit contrat ? Dans l'affirmative, dans quelle mesure, et quelle est la date de l'émission ?

4. Le gouvernement a-t-il garanti le paiement de l'intérêt et du principal desdites obligations ou autres valeurs ?

5. Quel montant desdites obligations de la compagnie a été émis ?

6. Une partie desdites obligations de la compagnie a-t-elle été vendue, et à qui, à quel prix et à quelle date ?

7. Quelques-unes des obligations de la compagnie ont-elles été délivrées à ladite compagnie ou à quelque autre personne ou particulier? Dans l'affirmative, à qui, pour quel montant, et quand out-elles été délivrées ?

L'honorable W. S. FIELDING (ministre des Finances) :

1. Des conventions ont été conclues avec la Compagnie de chemin de fer et du Pont de Québec, la Compagnie Royal Trust et le gouvernement, en vue d'une émission, ne devant pas excéder la somme de $6,678,200, d'obligations comportant première hypothèque sur le pont de Québec, aux termes de l'acte de la dernière session et de la convention qui y est ratifiée, et sur la garantie y établie, le capital et l'intérêt de ces obligations se trouvant garantis par le gouvernement du Canada.

2. Les conditions imposées par l'Acte de la dernière session et la convention ratifiée par cet acte avant l'émission de ces obligations et leur garantie par le gouvernement du Canada, ont été remplies par la dite Compagnie du Pont.

3. Il n'a encore été émis aucune obligation, mais une avance temporaire a été faite à la compagnie par la banque de Montréal, en prévision de cette émission.

4. Le gouvernement a garanti le paiement de l'intérêt et du capital des obligations qui devront être ainsi émises aux termes et conditions, et sujettes aux stipulations mentionnés dans l'acte d'hypothèque.—5,6 et 7. Voir les réponses aux questions précédentes.

AMELIORATION DES RAPIDES DE SAINT-ANDRE.

M. PUTTEE :

1. Quel montant a été payé aux entrepreneurs qui ont l'enterprise des travaux d'amélioration des rapides de Saint-André ?

2. Les entrepreneurs ont-ils obtenu une prolongation de délai qui n'est pas encore expirée ?

3. Des mesures ont-elles été prises pour commencer les travaux dès l'ouverture de la saison ?

4. Le ministère des Travaux publics terminera-t-il les travaux, ou procedéra-t-il à une nouvelle adjudication ?

L'honorable JAMES SUTHERLAND (minitre des Travaux publics) :

1. $75,800.

2. Non.

3 et 4. La question est à l'étude.

CHINOIS DANS LA COLOMBIE ANGLAISE.

M. PUTTEE :

Le gouvernement a-t-il été informé que les autorités chinoises demandent l'admission libre des Chinois à Vancouver en retour de leur sanction de l'emploi de coolies chinois dans le Sud-Africain ?

Très honorable sir RICHARD CARTWRIGHT (ministre du Commerce) : Le gouvernement n'a aucun renseignement sur ce point.

VENTE DE MODELES PAR LE GOUVERNEMENT.

M. PORTER :

1. Les modèles déposés par les inventeurs dans le bureau des brevets d'invention ont-ils été vendus ?
2. Dans l'affirmative, en vertu de quel droit ?
3. Combien de modèles ont été vendus ?
4. Ont-ils été vendus par voie de soumissions publiques, ou d'arrangement particulier ?
5. A qui ont-ils été vendus ?
6. Un catalogue ou une liste des modèles a-t-elle été dressée, ou ont-ils été vendus en bloc ?
7. Quels montants, brut et net, respectivement, ont été produits par cette vente ?
8. Combien de ces modèles étaient de dimension voulue pour pouvoir être vendus comme machines ou articles de commerce ?
9. Des restrictions ont-elles été imposées à l'acquéreur ou aux acquéreurs afin d'empêcher toute concurrence entre ces dites machines ou articles propres au commerce et les articles fabriqués par l'inventeur, ou toute violation de ses droits d'invention ?
10. Quelle est la valeur, en gros et en détail, du nombre total des modèles de dimension voulue ou machines ou articles propres au commerce qui ont été ainsi vendus ?
11. Le consentement de l'inventeur ou du cessionnaire de ces divers modèles a-t-il été obtenu préalablement à la vente ?
12. Chaque inventeur a-t-il pu avoir l'occasion d'acquérir son propre modèle par achat ou autrement sans avoir à acheter tous les autres modèles ?
13. A-t-on donné ou se propose-t-on de donner une compensation à l'inventeur pour son travail et pour les dépenses faites par lui pour construire son modèle ?

L'honorable SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) :

1. Oui.
2. 3 Edouard VII, ch. 46, art. 15.
3. On jugeait qu'il y en avait entre 25,000 et 30,000. La vente fut faite sans garantie quant au nombre.
4. Par soumission publique.
5. T. G. Brigham, d'Ottawa.
6. Ils furent vendus en bloc.
7. La somme brute fut de huit cents dollars. Déduction faite des frais d'annonce, il resta quatre cent dix-neuf dollars et soixante-et-cinq cents.
8. Les livres du département n'indiquent pas quels modèles étaient des machines ou articles de pleine dimension ou vendables. Tout ce que la loi et les règlements exigeaient, c'est que les modèles pussent être mis en action et fussent de grandeur convenable, d'au plus douze pouces de longueur ; et les seules entrées dans nos registres sont celles constatant leur dépôt ou production.
9. La vente se fit en vertu de la loi précitée et en conformité de l'avis demandant des soumissions, qui est ainsi conçu :

M. PUTTEE.

DEPARTEMENT DE L'AGRICULTURE.

VENTE DE MODELES DEPOSES A L'OFFICE DES BREVETS D'INVENTION.

Des soumissions seront reçues pour l'achat en bloc des modèles déposés jusqu'aujourd'hui à l'office des brevets d'invention par les divers requérants.

Ces modèles sont au nombre de vingt-cinq ou trente mille, et sont faits de toutes sortes de matériaux.

La vente sera faite au comptant, et sans aucune garantie quant au nombre des modèles ou à leur condition.

L'acheteur devra enlever tous les modèles du local où ils sont emmagasinés dans les deux semaines qui suivront la date de l'avis donné par lettre de l'acceptation de son offre.

Le ministère ne s'engage à accepter ni la soumission la plus avantageuse ni aucune autre.

Des soumissions cachetées à l'adresse du soussigné et portant la suscription : " Soumissions pour l'achat des modèles déposés à l'office des brevets d'invention ", seront reçues à notre bureau jusqu'à mardi, le 1er mars 1904, à 1 heure de l'après-midi.

Par ordre.

A. L. JARVIS,
Secrétaire.

Ministère de l'Agriculture, Ottawa, 21 janvier 1904.

(N.B.—Les journaux qui publieraient cette annonce sans autorisation du ministère n'en seront pas payés.)

10. Le département ne connaît rien de la valeur d'aucun des modèles, si ce n'est celle placée sur tous en bloc par les divers soumissionnaires, dont les offres ont varié de cent quarante-neuf dollars à huit cents dollars.

11. Non, comme ils étaient propriété de l'Etat.

12. Non. Par suite de l'insuffisance du local, les modèles n'ont pas depuis quelques années été exposés ; ils ont simplement été déposés dans divers bâtiments publics, et la plupart enfermés dans de grandes caisses. Pour donner a chaque concessionnaire d'un brevet d'invention le privilège de réclamer son modèle, il aurait fallu s'assurer un local très vaste où les modèles auraient été étalés à la vue. Il aurait fallu les services de nombreux employés pour faire la nouvelle distribution et la classification et choisir les modèles à mesure qu'on en aurait fait la demande. Comme on ne reconnaît aux inventeurs aucun droit de propriété dans les modèles qu'ils ont déposés, et comme il est rare qu'ils y montrent de l'intérêt, on n'a pas jugé que la dépense qu'une telle mesure aurait entraînée était justifiable.

13. Non. La production et la fourniture du modèle étaient la condition imposée par la loi en vue d'obtenir le brevet d'invention.

DEPOT DU CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

M. BARKER :

1. Le dépôt mentionné dans l'article 12 de l'annexe de l'Acte concernant le chemin de fer transcontinental a-t-il été fait conformément

audit article, ou de quelque autre manière, et laquelle ?

2. Quelque autre dépôt a-t-il été fait pour les fins mentionnées dans ledit article, ou par rapport au contrat qui forme ladite annexe ? Quand ce dépôt a-t-il été fait, où, entre les mains de qui, et de quelle part ?

3. Quelles valeurs constituaient ledit dépôt ? quel en était le montant ? Les valeurs ont-elles été examinées, approuvées et acceptées au nom du gouvernement, et par qui ?

4. Les valeurs sont-elles encore en dépôt ? Dans la négative, quand et en vertu de quelle autorité ont-elles été retirées, et à la demande de qui ?

5. Y a-t-il eu quelque arrangement entre le gouvernement et quelque compagnie ou personne quant aux conditions dudit dépôt ? Quelles étaient ces conditions ? Les arrangements ou conditions étaient-ils par écrit, ou partie écrits et partie parlés ? Avec qui ont été faits ces arrangements ?

L'honorable W. S. FIELDING (ministre des Finances) :

1. Un dépôt a été fait en vertu des dispositions du contrat primitif concernant le chemin de fer National Transcontinental modifié par le contrat subséquent actuellement soumis au parlement. Ce dépôt est dans la forme d'un reçu de dépôt émis par la banque de Montréal, le 9 mars 1904, certifiant qu'il a été déposé à la banque par la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, ou de sa part, la somme de cinq millions de dollars pour les fins desdits contrats ; somme dont la banque s'engage à rendre compte, sans intérêt, au ministre des Finances et receveur général, six mois d'avis devant être donné du retrait.

2. Un dépôt avait été fait pour la même fin le 17 décembre 1903, à Londres, par la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada en faveur du gouvernement du Canada.

3. Ce dépôt consistait en un certificat pour un million de livres d'actions garanties de 4 pour cent de la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer, avec la suscription que ledit million de livres d'actions avait été ainsi affecté sujet à la condition de la ratification de ladite affectation par l'assemblée générale de la compagnie, sans quoi elle serait nulle et non avenue. Le certificat ne fut pas approuvé ni accepté par qui que ce soit de la part du gouvernement.

4. Ledit certificat pour un million de livres d'actions garanties du Grand Tronc est toujours en dépôt. Il n'a pas été retiré ; mais il va l'être aujourd'hui qu'on y a substitué un dépôt en espèces.

5. Il n'y a pas eu d'arrangement entre le gouvernement et aucune compagnie ou personne quant à un tel dépôt, si ce n'est les contrats soumis au parlement.

Le dépôt, aux termes du contrat, devait porter intérêt au taux de trois pour cent, comme l'arrangement des compagnies avec la banque est en vue d'un dépôt sans intérêt. Il ne sera payé aucun intérêt par le gouvernement.

SOLDE DES TROUPES POUR LA GREVE DES DEBARDEURS A MONTREAL.

M. CLARKE :

1. A-t-on fait droit à toutes les réclamations produites contre les autorités municipales de Montréal au sujet des services et de l'entretien de la milice appelée en cette ville à l'occasion des troubles récents ?

2. Quel montant a été réclamé de la municipalité par les autorités militaires ?

3. Quel montant a été payé par ladite municipalité ?

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) :

1. Il n'a rien été payé aux autorités militaires.

2. $18,850.42.

3. Il n'a encore rien été payé par la ville. Une action a été prise contre celle-ci et jugement obtenu pour le montant susdit. La cause a été portée en appel et sera entendue sous peu.

INSPECTEURS DE FOIN.

M. LEONARD :

1. Existe-t-il un inspecteur ou des inspecteurs de foin chargés de faire l'inspection du foin exporté aux Etats-Unis ?

2. Dans l'affirmative, quels sont ces inspecteurs ?

3. Dans la négative, le gouvernement se propose-t-il d'établir telle inspection ?

4. Le gouvernement a-t-il jamais été, de quelque manière que ce soit, prié d'établir telle inspection ?

5. Dans l'affirmative, quand et par qui ?

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT (ministre du Commerce): Il n'y a pas d'inspecteurs nommés spécialement pour inspecter le foin exporté aux Etats-Unis ; mais M. Bickerdike, de Montréal, et M. Adamson, de Toronto, peuvent faire l'inspection du foin. Quant aux trois autres parties de la question, la réponse se trouve comprise dans celle aux Nos 1 et 2.

BARRAGES ET PASSES-MIGRATOIRES—ILE-JESUS.

M. LEONARD :

1. Combien y a-t-il de barrages ou digues dans la rivière Jésus ou la rivière des Mille-Iles ?

2. Ces barrages sont-ils munis de passes-migratiores suivant la loi ?

3. Le gouvernement se propose-t-il de faire respecter la loi à ce sujet ?

4. Quand ces digues ou barrages ont-ils été inspectés la dernière fois ?

5. Quel a été le rapport fait et par qui a-t-il été fait ?

6. Pourquoi le gouvernement ne force-t-il pas les propriétaires de ces barrages à y installer des passes-migratoires, comme la loi l'exige ?

L'honorable R. PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. On a fait rapport au département de l'existence de deux barrages sur la rivière Jésus.

2. Un de ces barrages est pourvu d'une sorte de passage ou ouverture pour la montée du poisson ; l'autre n'a virtuellement aucun passage de la sorte pour le poisson.

3. L'acte des Pêcheries laisse le département libre d'exiger l'installation d'une passe migratoire. Si l'intérêt public l'exige, le propriétaire ou locataire du barrage peut être contraint d'installer une telle passe ; mais pour les raisons données en réponse à la question No 6, il n'a pas été pris de mesures rigoureuses.

4. Le 24 juin 1902.

5. L'inspecteur Belliveau a fait l'inspection ; son rapport est annexé.

6. Des mesures de riguer n'ont pas été prises pour quatre raisons ; un modèle de passe migratoire ne pouvait être recommandé avec sûreté avant de connaître le résultat de certaines expériences en voie de se faire ; la question de la propriété du barrage supérieur était en litige ; l'obstruction insurmontable à la digue de Carillon (lac des Deux-Montagnes) ; enfin, la faible importance de la pêche locale.

Voici le rapport de l'inspecteur Belliveau :

Le garde-pêche local à Lachenaie s'est plaint à moi de l'inconvénient de certains barrages à Terrebonne, et comme la plainte remontait à plusieurs années dans la correspondance officielle, je profitai de la première occasion qui se présenta pour visiter l'endroit, la semaine dernière.

Il existe deux digues barrant la rivière Jésus, une de chaque côté de l'île appelée Masson. La première, sur le chenal du nord, a 300 pieds à peu près de longueur et se trouve la propriété de la succession Masson, de Terrebonne. Elle n'est pas pourvue d'une véritable passe-migratoire ; mais il existe, vers l'extrémité la plus rapprochée de l'île, une sorte de passe naturelle, laquelle à l'eau haute, au printemps, permettrait au poisson de monter. Quand je visitai les lieux, à la fin de juin, l'eau commençait à baisser, et je doute que les poissons d'aucune des espèces d'eau douce fréquentant la rivière eussent pu surmonter l'obstacle ; mais j'observai qu'il serait facile d'améliorer l'état des choses par l'enlèvement de quelques grosses pierres, dont l'effet serait d'augmenter la profondeur de l'eau dans les mares où les poissons pourraient se reposer dans le cours de l'ascension.

L'autre digue, à peu près à un arpent plus haut, coupe le chenal du sud de la même rivière et aboutit à cette même île de Masson. Elle est même plus élevée que l'autre et appartient aux messieurs Meunier. On m'a informé que la propriété de cette digue est en litige.

Cette digue n'est pas pourvue de passe-migratoire. Il existe simplement une coupe d'à peu près six pieds de largeur à l'extrémité la plus proche de l'île ; il y aurait donc ici un courant très fort à l'eau haute et une petite chûte à l'eau basse, qui l'un comme l'autre s'opposerait à la montée des poissons à l'époque du frai.

Bien qu'il serait préférable, sans doute, de pourvoir ces barrages de bonnes passes-migratoires, j'hésite à recommander leur construction avant que le département ait décidé d'en construire une à la digue de Carillon ; autrement, le lac des Deux-Montagnes serait seul à bénéficier de passes migratoires dans les barrages de Terrebonne. Le département devrait aussi mettre à l'essai des passes-migratoires de divers modèles et adopter celui qui sera le mieux adapté à nos cours d'eau intérieurs si exposés aux accumulations de glaces et aux fortes crues.

Une fois les obstacles ci-dessus surmontés, de bonnes passes-migratoires dans les digues de Terrebonne permettrait aux poissons du Saint-Laurent de remonter l'Ottawa jusqu'aux chûtes de la Chaudière. Les poissons que l'on pêche actuellement dans la rivière Jésus appartiennent surtout à des espèces grossières, cypriens, esturgeons, carpes, barbotes, anguilles, chabots, et peut-être quelques brochetons.

M. PREFONTAINE.

IMMIGRANTS SUSPECTS.

M. URIAH WILSON (Lennox) : M. l'Orateur, avant que nous passions à l'ordre du jour, je désire signaler à l'attention du gouvernement un entrefilet paru dans le "Citizen," d'hier matin, en ces termes :

Cinquante Juifs-russes ont été déportés de Fargo (Dakota-nord) à Winnipeg par les fonctionnaires de l'immigration des Etats-Unis.

Qu'est-ce que le gouvernement se propose de faire à ce sujet ? Va-t-il permettre à ces gens de rester au pays après avoir été renvoyés des Etats-Unis, ou va-t-il les renvoyer au pays d'où ils sont partis ? Il serait très à propos, suivant moi, que cette question fût examinée et que nous n'eussions pas à supporter une immigration de ce genre. S'ils ne sont pas dignes d'être citoyens des Etats-Unis, je ne pense pas qu'ils le soient d'être citoyens du Canada.

Sir WILFRID LAURIER : A mon regret, je n'ai pas aujourd'hui les renseignements que mon honorable ami (M. Wilson) désire ; mais je vais m'efforcer de les lui fournir demain.

ACTE DES CHEMINS DE FER, 1903.—AMENDEMENT.

A l'appel de l'ordre du jour :

La Chambre en comité sur le bill (n° 2) modifiant l'Acte des chemins de fer de 1903.—M. Lancaster.

M. l'ORATEUR : Il s'est produit une erreur à l'occasion de cet ordre. L'honorable député (M. Lancaster) a proposé, l'autre soir, la seconde lecture du bill ; mais celui-ci n'a pas, que je sache, été adopté en seconde lecture, et la motion pour que la Chambre se forme en comité générale ne l'a certainement pas été. Si je ne me trompe, l'honorable député désirait parler sur la seconde lecture. Afin de rectifier l'erreur qui a été commise, je lui demanderai de proposer de nouveau la seconde lecture du bill.

M. E. A. LANCASTER (Lincoln et Niagara) : M. l'Orateur, à votre demande, je suis bien prêt à proposer encore une fois, la seconde lecture du bill. Vous vous rappelez que lorsque la question s'est présentée précédemment, je demandai si la motion pour la

seconde lecture avait été adoptée ; et lorsqu'on me répondit qu'elle l'avait été, j'en tirai la conclusion qu'il était inutile de parler. Néanmoins, je suis très disposé à expliquer l'économie du bill, si la Chambre le désire.

Quelques VOIX : Parlez plus fort.

M. LANCASTER : Je ne veux pas avoir à parler à tue-tête pour me faire entendre. Je passe pour avoir la voix assez forte ; si ces messieurs désirent m'entendre, qu'ils engagent leurs voisins à converser moins bruyamment, et tout ira mieux. Ce bill est devenu nécessaire, comme je l'ai expliqué lors de sa première lecture, par suite d'une décision de la cour Suprême, donnée par ce tribunal depuis la clôture de la dernière session du parlement. Pendant que nous avions le bill des chemins de fer à l'examen en comité, lors de la dernière session, la question des moyens de protection à prendre aux passages à niveau se présenta. A ce moment nous avions pour nous guider l'interprétation donnée à la loi par la cour d'Appel de l'Ontario, interprétation qui était,—la députation sera unanime à le reconnaître—conforme à ce qui était l'intention du parlement à l'époque où la loi fût votée il y a nombre d'années. L'article en question a été modifié dans les termes à deux reprises depuis la refonte de l'acte en 1888. Mais je puis dire tout de suite que le principe de l'article ne fut altéré par aucune des modifications, lesquelles ne portaient que sur les mots. Le premier amendement est dans l'article 8 des statuts de 1892. Mais je ferai mieux de lire d'abord le texte primitif de l'article comme il était en 1888 :

Nulle locomotive ne traversera la partie populeuse d'une ville ou d'un village, à une vitesse de plus de six milles à l'heure, à moins que la voie ne soit convenablement clôturée.

En 1892, l'article fut amendé par l'article 8 de la loi de cette année-là, comme il suit :

Nulle locomotive ne traversera la partie populeuse d'une ville ou d'un village, à une vitesse de plus de six milles à l'heure, à moins que la voie ne soit clôturée de la manière prescrite par le présent acte.

Le seul changement opéré ici consiste dans l'insertion des mots " clôturée de la manière prescrite par le présent acte " à la place des mots " convenablement clôturée " de l'article primitif. Puis, l'année dernière, dans la refonte de l'Acte des chemins de fer, en nous servant de l'article que je viens de mentionner, nous votâmes l'article 227 en ces termes :

Aucun train ne circulera dans ou à travers aucune partie densement peuplée d'une ville ou d'un village à une vitesse de plus de dix milles à l'heure——

Je m'interromps ici pour faire observer qu'à la demande du ministre des Chemins de fer du temps la vitesse maxima fut portée à dix milles à l'heure.

—à moins que la voie ne soit convenablement gardée ou clôturée de la manière prescrite par le présent acte, ou à moins que la permission n'en ait été donnée par quelque règlement ou ordre de la commission. Celle-ci pourra déterminer la vitesse dans chaque cas au degré qu'elle jugera expédient.

Personne, je crois, ne doit ignorer qu'en plus de cet article la commission possède pleins pouvoirs de déterminer la vitesse des trains, et de voir à la protection du public aux croisements des routes. Par conséquent, quand la Chambre a adopté, à trois reprises différentes, ces dispositions relatives aux passages à niveau dans les centres populeux, l'intention était de voir à protéger le public à tous les passages à niveau par tout le pays. Mais si l'on s'en tient à la décision qui a été rendue, et si l'amendement que je propose ou quelque chose de semblable n'est pas adopté, cet article se trouvera être absolument inefficace pour les fins auxquelles il s'applique. Cet article est inutile, parce que la cour Suprême n'en a tenu aucun compte, et parce que les autres articles de la loi donnent les pouvoirs nécessaires. On n'aurait ainsi contribué qu'à créer de la confusion, sans atteindre l'objet que le parlement avait en vue. Il ne s'agit pas ici, comme on voit, de clôturer une voie de chemin de fer ou de tourner les clôtures en dedans ainsi qu'il est prescrit pour les garde-bestiaux, mais bien de protéger le public aux passages à niveau. Il y a ici un grief auquel la loi ne pourvoit point, et s'il faut s'en rapporter à la décision de la cour Suprême le parlement a qualité pour légiférer en ces matières. Il s'agit ici des passages à niveau dans les villes, bourgs et villages où la voie du chemin de fer est bordée de bâtiments interceptant la vue, sans compter que les bruits des rues empêchent souvent d'entendre venir un train. Afin de faire comprendre le sens qu'il convient de donner à la loi, et aussi afin qu'on puisse mieux se rendre compte des dangers que court le public, je vais lire le jugement que sir Louis Davies a rendu en ces matières. Ce jugement n'a pas encore paru dans les Rapports Judiciaires ; je ne puis donc pas y renvoyer les honorables membres de cette Chambre, mais j'en ai obtenu une copie du greffier de la cour, et chacun est libre de l'examiner. Je ne lirai que quelques parties de ce jugement. Voici donc ce que sir Louis Davies a dit :

Le jury a été d'avis que la négligence qui a causé l'accident était due à la vitesse du train au passage à niveau, et à l'absence d'un gardien à ce passage. Le demandeur soutient que cette vitesse dépassait alors celle prescrite par la disposition statutaire de l'Acte des chemins de fer, qui fait défense de traverser un centre populeux comme la ville de Forest à une vitesse de plus de six milles à l'heure. De plus, la voie du chemin de fer, audit passage à niveau, n'était pas clôturée, affirme le demandeur, comme le veut la loi. Le demandeur ajoute que même si la loi avait été observée pour ce qui regarde le clôturage de la voie, la vitesse du train en l'absence d'un gardien, et sans qu'il y eût à ce passage les barrières nécessaires, constituait par elle-même matière à litige laissée à l'appréciation d'un jury, la com-

pagnie défenderesse devant être reconnue responsable dans le cas où le jury serait d'avis que cette vitesse constituait un danger et était une cause d'accidents.

La cour d'Appel en est arrivée à la conclusion que l'interprétation qu'il convient de donner aux dispositions statutaires, pour ce qui regarde le clôturage des voies de chemins de fer aux croisements des routes, et le degré de vitesse des trains traversant une partie populeuse de ville, bourg ou village, est qu'il faut qu'il y ait à chaque passage une clôture arrêtant le public, ou un gardien chargé de mettre le public sur ses gardes, ou encore que la vitesse du train ne soit jamais de plus de six milles à l'heure. Comme la compagnie n'avait observé aucune de ces prescriptions, que la cour jugeait être obligatoires, la décision du jury fut maintenue et l'appel renvoyé.

Avant d'aller plus loin, je désire faire remarquer que, selon moi, cette décision de la cour d'Appel est absolument conforme à l'objet que le parlement avait en vue. Bien que nous soyons liés par la décision de la plus haute cour, il n'en reste pas moins acquis qu'on a donné là, selon moi, l'interprétation exacte qu'il convenait de donner au statut, bien que la cour ait pu penser que ce statut aurait pu être plus explicite ; c'est-à-dire que les chemins de fer doivent avoir ou un gardien, ou des clôtures, ou des barrières, à un passage à niveau, ou bien diminuer la vitesse des trains selon que le veut la loi. Sir Louis Davies ajoute :

Après avoir étudié avec attention l'Acte des chemins de fer, et m'être rendu compte de l'objet qu'on avait en vue, j'en suis arrivé à la conclusion que l'interprétation attachée par la cour d'Appel à ces articles de la loi n'était pas celle qu'il convenait de donner, et que les articles sur lesquels cette cour s'était basée pour asseoir son jugement n'obligent ni n'autorisent les compagnies de chemins de fer, sans un ordre du comité des chemins de fer du Conseil privé, à clôturer les voies publiques, ou à y mettre des barrières là où les chemins de fer les traversent à niveau, ou à les forcer à tenir à ces passages des gardiens pour prévenir le public du passage des trains.

Selon moi, et en vertu du 187e article de l'Acte des chemins de fer, le parlement a donné pleins pouvoirs au comité des chemins de fer du Conseil privé de déterminer le caractère et l'étendue de la protection qui sera accordée au public aux endroits où une voie de chemin de fer traverse une voie publique à niveau.

Eh bien, s'il en est ainsi, il faut changer tout cela, et nous devons croire qu'il en est ainsi puisque la plus haute cour du Dominion s'est prononcée en ce sens. Il nous appartient donc, à nous les représentants du peuple, de voir à ce que cette décision n'ait plus force de loi plus longtemps. Cette décision veut dire que faute d'un ordre spécial de la commission des chemins de fer—ordre qu'on peut toujours obtenir, en le demandant—il ne saurait y avoir de différence entre la vitesse d'un train traversant un centre populeux, et celle que peut atteindre un train en rase campagne où l'on peut voir à plusieurs milles devant soi. Si le parlement est d'avis que la loi doit rester telle que la

M. LANCASTER.

cour Suprême, par ce jugement, a décidé qu'elle serait, alors je désirerais faire remarquer qu'on se trouve par-là même à annuler une clause qui existe depuis 1888, ce qui n'a jamais été, j'en suis sûr, l'intention de ce parlement. Ce n'était pas là, non plus, en 1892, l'intention de nos législateurs, quand ils ont substitué aux mots " clôtures telles que requises par cet acte " les mots " clôtures convenables " ; ce n'était pas là, enfin, leur intention, l'année dernière, car ils auraient rédigé cette clause de façon différente. Il est vrai qu'en se basant sur l'interprétation donnée à cet article par sir Louis Davies, on peut toujours demander à la commission des chemins de fer de donner ordre de prendre les mesures de précaution nécessaires, pour tel ou tel passage à niveau. Mais à quoi cela équivaut-il, en somme? Cela veut dire que chaque village, bourg ou ville, où il y a un passage à niveau considéré comme dangereux, devra faire une demande spéciale à la commission, ce qui entraîne à des dépenses considérables. Ce que le parlement a eu l'intention de décréter, c'est qu'en traversant les quartiers populeux des villes, bourgs ou villages, les compagnies de chemin de fer seraient astreintes à une vitesse réglementaire de pas plus de 10 milles à l'heure, ou qu'elles auraient des gardiens aux passages à niveau. Bien entendu, personne n'ignore que cette limite de 10 milles à l'heure veut dire en réalité bien plus que cela. Quand bien même la vitesse serait de 15 milles à l'heure, on ne doit pas s'attendre à ce qu'un employé de chemin de fer admettra qu'elle dépassait 10 milles, et les employés de chemin de fer sont les seuls témoins qu'on peut invoquer. Si ce jugement est maintenu, et si le seul tribunal pouvant l'annuler, c'est-à-dire ce parlement, n'adopte pas l'amendement que je propose, alors la loi voudra dire que les compagnies de chemins de fer ne sont pas, en réalité, tenues à une vitesse ne dépassant pas 10 milles à l'heure, et qu'elles ne sont pas obligées de donner plus de protection au public dans les villes, bourgs et villages, où les trains traversent des passages à niveau, qu'elles n'en donnent en rase campagne. Je suis sûr que ce n'est pas là ce qu'a voulu le parlement. L'intention du parlement a été d'envisager tous les cas où le public pouvait être intéressé.

Je viens de parler de la question des dépenses, quand il faut s'adresser à la commission des chemins de fer pour en obtenir des mesures de protection. Eh bien, je prétends que les 214 députés qui font partie de cette Chambre connaissent mieux les besoins du public à cet égard que toute commission quelconque de chemin de fer. Il n'y a rien là qui soit du ressort particulier d'une commission de chemin de fer. C'est bien plutôt alors à chaque ville, bourg ou village, depuis Halifax jusqu'a Vancouver, à décider ce qu'il lui faut, et je prétends aussi que les 214 membres de cette Chambre sont bien plus compétents à décider en une matière d'ordre

aussi général, que trois commissaires quelconques, si habiles qu'ils puissent être. Ces comissaires, par suite de la multiplicité de leurs occupations, ne peuvent pas donner à chaque cas l'attention qu'il mérite. Ces choses-là ne demandent pas, pour être réglées, qu'on ait recours aux lumières de ces commissaires ; c'est plutôt l'affaire des 214 députés qui composent cette Chambre. On voulait sans doute épargner des dépenses aux municipalités, quand cet article a été maintenu, une première fois en 1888, puis une seconde fois en 1892, et enfin promulgué de nouveau en ajoutant la clause additionnelle dont j'ai donné lecture, qui donne aux commissaires le droit de limiter la vitesse et d'ordonner les autres mesures de protection nécessaires. On devrait adopter une règle générale, applicable aux villes, bourgs et villages, et autres parties peuplées du pays où la voie du chemin de fer ne se voit pas facilement et où l'on n'entend pas bien le bruit des trains. On peut se demander pourquoi les compagnies de chemins de fer ne seraient pas forcées d'avoir des barrières aussi bien que des gardiens. Je n'en suis pas là-dessus. Je m'efforce de me montrer équitable vis-à-vis des chemins de fer, mais je dois aussi chercher à faire cesser ces sacrifices continuels de vies humaines dont on entend parler sans cesse, surtout dans cette province d'Ontario. Les accidents, causés par la violation des lois qui lient les compagnies de chemins de de fer, sont bien trop fréquents, et ces accidents sont toujours dûs, la plupart du temps, à ce que le train file à une telle vitesse que la pauvre victime n'a pas le temps de se garer. Quelques-uns de ces accidents se produisent alors que des enfants, par exemple, suivent le trottoir en s'en revenant tranquillement de l'église et de l'école. Il y a à peine un an, trois personnes ont été tuées instantanément à Grimsby—deux jeunes filles et un jeune homme—en revenant de l'église un dimanche soir. Personne n'avait vu le train venir, car il arrivait à une vitesse de 45 milles à l'heure, d'après les employés mêmes du chemin de fer, et selon d'autres à une vitesse de 50 milles à l'heure. Quelques minutes avant l'accident, un train de marchandises était passé à une vitesse de 30 milles à l'heure, et ces trois jeunes gens avaient attendu qu'il fût passé. L'express était apparu soudain, filant à une vitesse de 45 à 50 milles à l'heure, sans qu'on pût l'apercevoir à temps à cause des maisons qui interceptaient la vue de tous côtés, et sans qu'on pût l'entendre venir par suite du bruit fait par le train de marchandises. Il n'y avait pas non plus là de garde-barrière pour avertir les passants.

Tout récemment encore un cultivateur a été tué en plein jour, alors qu'il traversait la voie en voiture. Cet homme avait de bons yeux et de bonnes oreilles, et il était alors parfaitement sobre. Mais le train filait à une vitesse de 25 milles à l'heure et il n'eut pas le temps de se garer. L'accident qui a donné lieu à l'action McKay contre la compagnie du Grand Tronc, et qui a été jugée en cour Suprême, s'est produit dans les comté d'Essex ou de Lambton. Un homme s'en retournait chez lui avec sa femme et ses deux enfants vers 6 heures du soir, lorsque le train arriva à une vitesse de 25 milles à l'heure, en sortant subitement d'une courbe qui en cachait la vue, et ces quatre personnes furent tuées. Cet accident ne se serait certainement pas produit si on avait pris les précautions nécessaires, et il n'en faut pas plus pour démontrer que le public a droit à plus de protection.

En 1888, la vitesse des trains était loin d'être ce qu'elle est aujourd'hui. Nous admettons volontiers que le public voyageur exige maintenant plus de rapidité, et que c'est pour se plier à ces exigences que les compagnies de chemin de fer mettent en service des trains de plus en plus rapides. Je dois aussi faire remarquer que si les compagnies de chemin de fer ont adopté ces vitesses, c'est bien parce qu'elles y trouvent leur profit. Sans cela, ces trains rapides seraient vite remisés. Mais, d'autre part, ces compagnies peuvent d'autant plus impunément se prêter à ces exigences du public, que nous reconnaissons nous-mêmes, dans nos lois, que la vitesse des trains doit être plus considérable qu'il y a huit ou dix ans. La vitesse règlementaire que les compagnies peuvent adopter pour leur trains, sans qu'elles puissent être tenues d'offrir une protection quelconque au public, a été fixée à 10 milles à l'heure au lieu de 6 milles à l'heure, mais l'année dernière on a jugé bon de restreindre cette vitesse à 10 milles. L'amendement que je propose laisse subsister cette vitesse de 10 milles sans protection, mais si l'on dépasse cette vitesse de 10 milles il faudra aviser à protéger la vie de ceux qui traversent les voies de chemins de fer.

Si cet amendement n'est pas adopté, et à la suite du jugement que vient de rendre la cour Suprême, les compagnies de chemin de fer se trouvent avoir le champ libre. Je désire faire remarquer que, l'année dernière, et bien que j'aie alors pris une part plus ou moins active à la rédaction de l'Acte des chemins de fer, l'alternative où nous plaçait cette disposition de la loi avait échappé à mon attention. J'avais compris que le mot " et " se trouvait là au lieu du mot " ou ". Si l'on veut bien lire le bill, on verra que je propose de rayer le mot " ou " et de le remplacer par le mot " et ". Il est possible que le mot " et " ait été omis parce que, en arrivant à la fin du bill, nous avons procédé peut-être un peu plus vite que nous n'aurions dû. Mais, dans tous les cas, je croyais, quant à moi, que le mot " et " se trouvait dans ce bill, et non le mot " ou." Sans cela, j'aurais certainement, dans le temps, présenté un amendement, malgré la décision de la cour d'Appel annulée par la cour Suprême,

et pour une toute autre raison que celle que la cour d'Appel avait invoquée. L'acte voté l'année dernière statue que :

Aucun train ne devra traverser une partie populeuse d'une ville, d'un bourg ou d'un village, à une vitesse de plus de 10 milles à l'heure, à moins que la voie soit clôturée ou convenablement protégée ainsi que le prescrit cet acte, ou à moins que permission en ait été donnée en vertu d'un règlement ou d'un ordre de la commission. La commission peut en tout temps fixer le degré de vitesse qui lui semblera convenable.

On voit donc ici que tout ce qu'une compagnie a à faire, c'est de clôturer sa voie et de poser des barrières à bétail, " ou " de défendre l'accès de sa voie. Elle n'est pas tenue aux deux choses. Si elle observe l'une ou l'autre de ces deux prescriptions, elle pourra faire circuler ses trains à une vitesse de plus de 10 milles à l'heure. Mais il me semble tout de même évident que la loi veut que les deux prescriptions soient observées. Les compagnies de chemin de fer doivent à la fois clôturer leurs voies, de façon à tenir éloignés les animaux errants, et elles devront en outre prendre des mesures de protection pour le public. L'article de la loi que nous avons aujourd'hui ne donne aucune protection à ceux qui ont à traverser à niveau une voie de chemin de fer, car on ne peut pas considérer comme protection suffisante les clôtures et garde-bestiaux prescrits par la loi. Nous devrions aussi forcer les compagnies à protéger le public, et de simples clôtures sont insuffisantes pour cela. Il n'est pas un membre de cette Chambre qui ne doive convenir que c'est le mot " et " qui devait se trouver dans l'article en question et non le mot " ou." Quand on a rédigé l'Acte des chemins de fer, l'année dernière, on n'a prescrit d'autre manière de procéder que celle de se présenter dans chaque cas devant la commission des chemins de fer du Conseil privé, afin d'en obtenir l'autorisation nécessaire. Comme je l'ai déjà fait remarquer, cette commission n'a pas qualité, au même titre que les membres de cette Chambre, pour décider ce qu'il convient de faire en matière de principes généraux s'appliquant à chaque ville, bourg ou village. Il est probable qu'en certains cas, et en réponse à une demande spéciale, cette commission pourrait faire beaucoup plus que nous ne le pourrions nous-mêmes. Ainsi, par exemple, quand il s'agirait d'une région très populeuse, on obligerait les compagnies à poser des barrières et à y maintenir des gardiens. Nous ne voulons pas aller aussi loin. Tout ce que nous demandons c'est que le public soit assuré d'une mesure raisonnable de protection aux passages à niveau se trouvant dans les limites d'une municipalité, et personne ne prétendra, je crois, que cette demande soit déraisonnable. Ce qu'il importe de se demander ici, comme nous le faisons toujours chaque fois que nous étudions un bill, c'est quel

peut être le mal auquel il nous faut porter remède.

Ce mal, c'est que ceux qui utilisent la voie publique, et qui ont un droit de priorité sur cette voie publique, ne peuvent pas traverser une ligne de chemin de fer sans courir le risque d'être tués. La cour Suprême du Canada a décidé que le droit commun est ici remplacé par les restrictions apparaissant dans le statut, et quand nous passons ainsi outre au droit commun en édictant des lois spéciales, nous devrions faire en sorte que ces lois renferment la même mesure de protection que celles que contient le droit commun. Dans l'action McKay, le jury a été d'avis que la vitesse était nécessaire à un certain passage à niveau, mais la cour Suprême décida que le jury n'était aucunement fondé à se prononcer de la sorte, parce que le droit commun devait céder ici le pas au statut spécial se rattachant à ce cas-là. Eh bien, quel arrangement plus équitable pourrions-nous trouver que celui que je propose ? Si l'on en a un meilleur à suggérer, je me ferai un plaisir de l'adopter. Je ne veux pas faire encourir aux chemins de fer des dépenses inutiles, mais je tiens à ce que le public soit protégé, et pour cela il est nécessaire que nous adoptions une loi semblable à celle que je propose. Ceux qui traversent une voie de chemin de fer ne commettent aucune contravention ; au contraire, ils ont parfaitement le droit d'utiliser ces passages à niveau, qui leur sont nécessaires dans le va-et-vient habituel de leurs affaires. Je ne veux pas ici faire du sentiment, mais je dois faire remarquer que quand un ouvrier part le matin pour se rendre à son travail, sa famille s'attend à le voir revenir le même soir bien vivant, et comme membre de la société, cet homme a le droit d'exiger protection contre tout danger d'être tué par un train de chemin de fer.

Les pères et mères qui voient leurs enfants partir le matin pour l'école, s'attendent à les voir revenir le soir bien vivants et non pas qu'on leur rapporte leurs cadavres. Ces passages à niveau ont déjà vu bien trop d'accidents, et les compagnies de chemin de fer ne feront rien à moins qu'on ne leur force la main. Nos cours de justice ont décidé qu'il faudra se présenter, ici à Ottawa, devant le comité des chemins de fer du Conseil privé (aujourd'hui la commission des chemins de fer) afin d'en obtenir un ordre spécial autorisant une protection quelconque à un passage à niveau, avant qu'on puisse avoir recours contre la compagnie qui se trouverait en faute. Nous avons toujours compris que, dans tous les endroits de population plus ou moins dense, la vitesse ne doit pas dépasser 10 milles à l'heure, à moins que la voie ne soit clôturée ainsi que le prescrit la loi. La cour d'Appel, dans la province d'Ontario, a décidé—et cela semble être chose de sens commun—que les voies de chemins de fer devront être clôturées de telle sorte que ceux qui utiliseront la voie

publique auront toute la protection désirable. D'un autre côté, la cour Suprême a maintenu que la législature a simplement voulu édicter qu'il y ait des clôtures à la gauche et à la droite du chemin de fer. Selon moi, il n'y aurait pas là une protection suffisante. La loi permet maintenant une vitesse de 10 milles à l'heure, et afin de remédier à tout ce que je viens de dire, j'ai amendé l'article de la loi actuelle en y ajoutant les mots suivants :

Et chaque fois que dans une ville ou dans un village érigé en municipalité un chemin de fer traversera à niveau la voie publique, ladite vitesse de 10 milles ne devra en aucun cas être dépassée, à moins qu'il ne se trouve audit passage à niveau un gardien chargé de prévenir les passants de l'approche des trains.

Les passages non à niveau ne sont pas dangereux, et nous n'avons pas ici à nous en occuper. Je propose que nous demandions aux compagnies de chemins de fer que partout où leurs lignes traverseront à niveau la voie publique, elles aient à aviser à protéger le public, sans pour cela encourir des dépenses trop élevées. S'il y a un autre moyen moins dispendieux d'en arriver à ce que je désire, je serai le premier à l'adopter quand le bill sera soumis au comité. Je prétends qu'il vaudrait bien mieux annuler l'article tout entier de la présente loi, plutôt que de ne pas l'amender, parce que, sans cela, cet article reste inefficace et prête à la confusion. C'est notre devoir de ne pas permettre qu'une ambiguïté quelconque puisse être relevée dans nos statuts, car cela entraîne à des dépenses et à des procès. Je pourrais faire remarquer à cette Chambre que sir Louis Davies s'est exprimé comme suit, dans son jugement :

Selon moi, et en vertu du 187e article de l'Acte des chemins de fer, le parlement a donné pleins pouvoirs au comité des chemins de fer du Conseil privé de déterminer le caractère et l'étendue de la protection qui sera accordée au public aux endroits où une voie de chemin de fer traverse une voie publique à niveau.

Je ne veux pas dire que ce ne soit pas là l'interprétation qu'il faut attacher à la loi, mais si sir Louis Davies a raison, alors cet article est absolument nul, et on ne peut que créer de la confusion en le laissant tel quel dans nos statuts. Sir Louis Davies a encore dit :

Dans la Grande-Bretagne, où la population est fort dense, le parlement a cru bon de stipuler explicitement que partout où un chemin de fer traverse à niveau la voie publique, il devra y avoir de bonnes barrières de chaque côté du chemin de fer, et des gardiens dont le devoir sera d'ouvrir et de fermer ces barrières.

Eh bien, M. l'Orateur, je suis l'un des fidèles adeptes de la constitution anglaise, et je viens demander à cette Chambre si elle ne croit pas que nous ayons droit à la même protection que nos concitoyens de la Grande-Bretagne. Ne devons-nous pas, nous Canadiens, nous adresser à notre propre parlement pour lui demander d'accorder à ceux qui habitent les régions les plus peuplées de ce pays la même mesure de protection que celle qu'on exige dans la Grande-Bretagne. Bien que je sois anglais, de cœur et d'âme, je suis aussi canadien, et je crois que nous pouvons, tout aussi bien que les Anglais, voir à assurer notre propre protection. Sir Louis Davies a ajouté :

Je crois que l'interprétation qu'il faut donner à ces articles de la loi, c'est que les pouvoirs dont il y est parlé sont exclusifs, et qu'on a voulu investir le tribunal qui a été choisi de pouvoirs complets statutaires dont l'exercice, à moins des dispositions contraires, est absolument final.

Je désire que cette exception " à moins de dispositions contraires " soit incluse dans mon amendement, pour ce qui concerne les villes, bourgs et villages ; et afin de rendre la chose plus claire, j'ai rédigé le bill de façon à ce que cette exception ne s'applique qu'à ces villes, bourgs et villages. Cela voudrait dire qu'une compagnie de chemin de fer, même dans les limites des villes, bourgs et villages, pourra augmenter la vitesse de ses trains à plus de 10 milles à l'heure, s'il y a tout simplement des gardiens aux passages à niveau. Dans le cas contraire, la vitesse ne devra pas même être de 10 milles à l'heure. Je ne crois pas que nous demandions ici rien de déraisonnable, surtout si l'on considère que le parlement du Canada a toujours eu l'intention d'édicter quelque chose de cette nature pour les endroits les plus peuplés. Sir Louis Davies dit encore :

Les exceptions comprennent le droit, pour le tribunal, de revenir de temps à autre sur ses propres décisions, selon les circonstances, ainsi que le droit d'appel à l'Exécutif, tel qu'il est dit à l'article 21.

Peut-on imaginer quelque chose de plus nuisible ou de plus dangereux que cette clause ? Sir Louis Davies fait remarquer que tous ces pouvoirs sont délégués à la commission des chemins de fer, et que cette délégation de pouvoirs comprend aussi le droit de revenir sur une décision antérieure. Qu'est-ce que cela peut bien signifier ? Si le village de Grimsby avait fait la dépense de se présenter devant la commission des chemins de fer, et après beaucoup de difficultés eût obtenu un ordre enjoignant à la compagnie de chemin de fer d'avoir à protéger le public cette année à un certain passage à niveau en y installant un garde-barrière en permanence, cette décision pourrait donc être révoquée l'année prochaine. Ce serait alors le règne de l'incertitude, et les avocats ne pourraient jamais dire à leurs clients où se trouvent leurs droits. Assurément, ce parlement ne voudra pas sanctionner pareille injustice. Il n'est que juste de demander que, dans les limites des villes, bourgs et villages, il y ait des barrières ou des gardiens aux passages à niveau, et qu'on doive pouvoir exiger des chemins de fer des mesures de protection efficace chaque fois qu'on

peut établir que ces demandes sont bien fondées. Je prétends que c'est là ce que ce parlement a voulu faire. Les gardes-barrière constituent les mesures de protection les moins dispendieuses. Entre outre, nous avons toujours prétendu qu'à certains endroits exceptionnellement dangereux, la commission des chemins de fer aura le droit d'édicter des mesures de protection spéciales. Sir Louis Davies cite ensuite l'article établissant que " partout où une voie publique traverse un chemin de fer à niveau, les clôtures de chaque côté du passage et de chaque côté du chemin de fer devront être tournées sur les côtés latéraux de la voie ferrée, afin de permettre la libre circulation des trains ", puis il continue :

Je le répète, ces articles n'autorisent pas une compagnie de chemin de fer à établir des clôtures en barrières à travers la voie public, et leur objet n'était pas de pourvoir à assurer la protection des passants utilisant la voie publique, ce à quoi a pourvu le 187e article de cet acte.

La décision de la cour a été que l'article que je désire amender n'avait pas pour objet de protéger le public aux passages à niveau, mais que tout ce qu'on voulait par là, c'était que les clôtures fussent disposées de telle sorte que les animaux ne pussent pas avoir accès au chemin de fer. Il me semble que nous ne devons pas permettre qu'un semblable article continue à subsister dans nos statuts. On ne saurait prétendre que ce soit bien là la signification que comporte cet article. On l'a rédigé, il est vrai, de telle sorte que la majorité de la plus haute cour de ce pays a décidé que les termes en étaient insuffisants pour donner au public toute la protection désirable dans les districts les plus peuplés. Pour que cet article remplisse l'objet que nous avons en vue, je ne vois pas que nous puissions rien adopter qui soit plus équitable vis-à-vis des chemins de fer que ce que je propose maintenant.

En terminant, je désire dire quelques mots au sujet de l'incertitude où nous laisse la loi en ce pays. Dans l'action McKay contre la Compagnie du Grand Tronc, M. le juge MacMahon, qui est l'un de nos magistrats les plus savants et les plus intègres, a décidé que le demandeur avait droit à des dommages-intérêts. Il s'était basé, pour cela, sur l'interprétation qu'il croyait que la législature avait voulu donner à l'Acte. On en appela de ce jugement devant la plus haute cour d'Ontario, la cour d'Appel, qui se déclara de nouveau en faveur du demandeur. Enfin, la cause fut portée devant la cour Suprême, et là nous voyons que M. le juge Girouard se trouva d'accord avec M. le juge MacMahon et toute la cour d'Appel de la province ; puis que M. le juge Sedgewick décida en faveur de la compagnie de chemin de fer, en se basant sur d'autres raisons que celles invoquées par sir Louis Davies ; et enfin, que M. le juge en chef Taschereau et sir Louis Davies se trouvèrent d'accord et prononcèrent le jugement. Il s'ensuit donc ici que la décision finale, en cette cause, et à moins que ce parlement ne la révoque, se trouve être celle portée par deux juges de la cour Suprême, décision à laquelle s'est rallié M. le juge Sedgewick pour des raisons différentes, et contre laquelle s'est opposé M. le juge Girouard. Que peut bien signifier tout cela ? Nous avons ici les décisions de tous ces juges éminents, qui sont tous des jurisconsultes d'une science renommée et reconnue. Et cependant nous voyons ces juges différer d'avis sur l'interprétation qu'il convient d'attacher à la loi, et sur la détermination exacte des droit possédés par le public et par les compagnies de chemin de fer.

Je prie cette Chambre de rédiger cette loi d'une manière claire et précise afin que lorsqu'un homme ira trouver son avocat, ce dernier puisse lui dire qu'il n'existe aucun doute sur la signification de l'article ; qu'il ne peut établir de réclamation, parce que le parlement a déclaré qu'il ne pouvait pas, ou bien qu'il peut réclamer une indemnité, parce que le parlement a déclaré très clairement qu'il le pouvait. Ayons la certitude dans cette affaire et nous épargnerons beaucoup d'argent au peuple et rendrons l'administration des lois plus facile. Nous ne rendons pas justice à la population de ce pays si nous ne débarrassons pas nos statuts de ces textes obscurs.

L'honorable CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) : Toute cette question, M. l'Orateur, a été discutée bien à fond à la dernière sesion, lors du débat sur la loi des chemins de fer. Mon honorable ami (M. Lancaster) a pris une large part à la discussion de l'acte en général et plus particulièrement à la discussion de cet article. Je remarque dans les " Débats " qu'il a parlé au moins quatre fois sur l'amendement. Le résultat a été, je crois, que la Chambre en est venue à la conclusion que dans toutes les circonstances il serait nécessaire d'accorder une protection suffisante.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. FITZPATRICK : Aux croisements des grandes routes, mais que ces croissements devaient nécessairement varier selon les conditions particulières à chaque croisement. Comme résultat de cette discussion, on a décidé d'accorder une protection suffisante , mais que la protection à accorder dans chaque cas serait subordonnée à la décision de la commission des chemins de fer. Mon honorable ami (M. Lancaster) a jugé nécessaire de ramener de nouveau cette affaire devant la Chambre à raison du jugement dans la cause de McKay et de la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer. Je n'ai aucun désir de critiquer ce jugement, mais je pense que mon honorable ami ne me démentira pas si j'affirme que de fait les juges de la cour Suprême ont décidé que l'acte des chemins de fer énonçait toute la loi relative à l'administration d'un chemin de fer, et que l'obligation, selon la

loi commune, de protéger la vie et les biens serait éléminée si l'on observait les exigences de la loi. Mon honorable ami (M. Lancaster), a sans doute étudié ce jugement. Il a le grand avantage de consulter devant lui les notes des juges, mais je suis convaincu qu'il n'a pas manqué de remarquer ce fait—et comme je l'ai déjà dit, je n'ai aucun désir de critiquer le jugement—que le jugement va beaucoup plus loin que n'a été le même tribunal, dans la cause de Fleming contre le chemin de fer du Pacifique Canadien, va aussi plus loin que n'a été le même tribunal tout récemment encore dans une cause née au Nouveau-Brunswick, et je ne puis comprendre comment il est possible, si les exigences de la loi ont été observées, que l'obligation, selon la loi commune, ait cessé d'exister, si l'on tient compte des déclarations faites par le lord Chancelier dans la cause de Roy contre le chemin de fer Canadien du Pacifique. C'est, il me semble, un jugement absolument contraire à la décision de la cour Suprême. Cependant, mon honorable ami ne manquera peut-être pas de remarquer cet autre fait qui a son importance : que la cour Suprême a rendu jugement dans la cause de McKay, sur une loi qui a été modifiée depuis, et qui ne fait plus loi du tout maintenant, sur un texte qui diffère entièrement des dispositions de la présente loi.

M. LANCASTER : Je ne veux pas prolonger la discussion, mais je ferai remarquer à mon honorable ami, le ministre de la Justice, que la partie de la loi que je propose de modifier reste la même.

M. FITZPATRICK : Mon honorable ami se rappellera que les mots " ou suffisamment protégé " ne se trouvaient pas dans l'ancien statut ; c'est une des dispositions de la nouvelle loi. Mon honorable ami convient comme moi, j'en suis convaincu, qu'une " protection suffisante " ne donnera pas au public la certitude qu'un plaideur a droit d'espérer. " Protection suffisante " peut signifier n'importe quoi ; surtout en parlant d'un croisement de route par le chemin de fer, la protection suffisante doit nécessairement varier selon les conditions qui existent à chaque croisement en particulier. A un croisement de route, il peut être nécessaire de faire passer le chemin de fer au-dessus de la route, et à un autre de le faire passer en dessous. A certain croisement, il peut être nécessaire de poser des barrières et d'y aposter un gardien ; mais mon honorable ami (M. Lancaster) se borne à demander un garde-barrière. La loi aujourd'hui édicte que vous serez protégé et que vous vous pouvez vous présenter devant cette commission des chemins de fer, et que cette commission des chemins de fer décidera dans chaque cas quelle protection est nécessaire. Que veut de plus mon honorable ami? Voilà ce que la loi lui accorde aujourd'hui : tout ce que vous avez à faire est de vous présenter devant la commission des chemins de fer, de lui exposer les faits se rattachant spécialement à votre cas, en lui indiquant quelles sont les conditions de ce croisement de route, et la commission des chemins de fer décidera quelle protection est nécessaire dans l'intérêt du public à cet endroit-là.

M. LANCASTER : Pourquoi est-il nécessaire de se présenter devant la commission des chemins de fer pour avoir un garde-barrière ? Si mon bill est adopté nous aurons un gardien à chaque croisement à niveau et la commission des chemins de fer nous accordera toute protection supplémentaire qui pourrait être nécessaire.

M. FITZPATRICK : Par votre bill il faut avoir un gardien, tandis qu'une barrière est peut-être une meilleure protection. Pourquoi insister pour avoir un gardien s'il est nécessaire d'aller devant la commission des chemins de fer pour obtenir une autre protection. Pourquoi ne pas laisser toute l'affaire à la commission et permettre à la commission de déterminer si un gardien ou une barrière, ou les deux, sont nécessaires.

M. LANCASTER : Parce que dans bien des cas nous n'avons besoin que d'un garde-barrière et nous ne désirons pas nous présenter devant la commission des chemins de fer, excepté dans les cas de nécessité.

M. R. L. BORDEN : Permettez, M. l'Orateur, mais je désirerais avoir un renseignement; je ne crois pas bien saisir le sujet de cette discussion. Je lis dans la loi:

> Nul train ne traversera la partie populeuse d'une ville ou d'un village à une vitesse de plus de dix milles à l'heure, à moins que la voie ne soit clôturée ou dûment gardée de la manière prescrite par le présent acte, ou à moins que ne le permette quelque règlement ou ordonnance de la commission. La commission peut en tous cas établir telle limite de vitesse qu'elle juge à propos.

Mon honorable ami le ministre de la Justice pourrait-il me dire s'il y a dans l'acte quelque disposition expresse relativement à la protection du public aux croisements des grandes routes ? Il me semble que beaucoup dépendrait de cela.

L'honorable M. FITZPATRICK : Si mon honorable ami (M. R. L. Borden) veut lire l'article 25, il trouvera ce qui suit :

> La commission peut rendre des ordonnances et établir des règlements—(a) limitant la vitesse avec laquelle les trains et locomotives des chemins de fer pourront passer dans toute cité, ville ou village, ou dans toute classe de cités, villes ou villages désignés dans un règlement,—et, si la commission le juge à propos, limitant cette vitesse dans certaines parties désignées de toute cité, ville ou village, et permettant une autre vitesse dans d'autres parties.

La commission des chemins de fer a toujours le pouvoir de déterminer la vitesse des trains et en outre mon honorable ami sait qu'aucun croisement de grande route, soit à niveau, soit au-dessous ou au-dessus de la voie ne peut se faire sans la permission de la commission des chemins de fer. Le che-

min de fer doit se présenter devant la commission pour obtenir la permission d'opérer le croisement, et lorsque permission est demandée, la commission détermine les conditions dans lesquelles le croisement doit se faire et dans chaque cas particulier la commission détermine les conditions dans lesquelles le croisement doit se faire et dans chaque cas particulier la somme de protection nécessaire à accorder. Il me semble que dans ces circonstances nous avons dans l'acte qui existe tout ce qu'il nous faut, c'est-à-dire une certaine élasticité. Nous avons un tribunal convenable et une certaine élasticité qui permet au tribunal de déterminer dans chaque cas ce qu'il faut. Par exemple, si on a intention de croiser à niveau une grande route sur laquelle aucun chemin de fer n'a encore été établi, la permission ne peut être accordée que par la commission des chemins de fer qui détermine en même temps les conditions dans lesquelles ce croisement peut se continuer. La commission définira ce que signifient les mots " suffisamment protégé," et déterminera quelle protection est suffisante dans les circonstances particulières de chaque cas, selon les désirs.

Eh bien, c'est une affaire importante, j'accorde à mon honorable ami que c'est une affaire qui doit être étudiée. Et en l'absence du ministre des Chemins de fer (M. Emmerson) je conseillerais, si rien ne s'y oppose, de renvoyer ce bill au comité des chemins de fer devant lequel nous pourrons avoir l'occasion de discuter l'affaire plus complètement et peut-être d'obtenir plus de lumières et de renseignements sur le sujet.

La motion est adoptée et le bill subit sa deuxième lecture.

L'honorable M. FITZPATRICK propose que le bill (n° 2) à l'effet de modifier l'acte des chemins de fer, 1903, soit renvoyé au comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes.

M. LANCASTER : Avant que cette résolution soit adoptée, je désire faire quelques observations. Depuis une couple d'années, nous savons assez ce qu'il advient des projets et des propositions de loi d'utilité générale quand ils sont renvoyés à l'examen du comité des chemins de fer. Je répète—mais d'autres peut-être devraient le faire à ma place—que les résultats obtenus jusqu'ici me donnent absolument raison d'avoir signalé il y a trois ans, la lenteur déplorable que ce comité apporte dans la délibération des bills d'intérêt général.

Je n'ai jamais vu de lois délibérées avec la promptitude voulue si ce n'est en comité général. Est-ce que le ministre de l'Agriculture, lorsqu'il présente un bill ayant trait à quelque question agricole, le renvoie au comité de l'agriculture. Et lorsque nous avons entrepris à la dernière session, de refondre la loi des chemins de fer, travail qui a occupé le comité général pendant sept à huit semaines, personne n'a proposé de le renvoyer au comité des chemins de fer.

Mon honorable ami de Saint-Jean et Iberville (M. Demers), il y a quelques sessions, a présenté un bill des plus recommandables à mon point de vue, au sujet des incendies allumés par les locomotives de chemins de fer. Ce bill a été renvoyé au comité des chemins de fer pendant deux sessions, mais cette procédure n'a produit aucun résultat. Et à la dernière session, lorsque l'on a proposé d'étudier ce sujet en comité général, et d'incorporer les dispositions demandées par l'honorable député de Saint-Jean et Iberville dans l'acte général des chemins de fer, cette disposition devint loi. De la même manière, mon honorable ami d'Essex-sud (M. Cowan) présenta un bill, que j'ai fortement appuyé, permettant aux cultivateurs de faire égoutter leurs terres en passant à travers celles du chemin de fer. Ce bill a été renvoyé au comité des chemins de fer en deux occasions, mais, comme dans l'autre cas, sans aucun résultat. Le bill a été étouffé ou enterré ou bien est mort naturellement dans le comité des chemins de fer. Mais lorsque nous avons siégé en comité général sur l'acte général des chemins de fer, cette réforme a également été introduite dans la loi.

Et enfin, mais, je l'espère bien, non pas la moins importante, nous avons eu la loi relative aux garde-bestiaux. J'ai présenté un bill, et ce bill est passé par les mêmes formalités, et est tombé dans le même cul-de-sac, puis enfin est revenu devant le comité général, qui seul pouvait en faire une loi. Car tous les bills renvoyés devant le comité des chemins de fer doivent en définitive passer par nos mains. Il n'en est pas de ces mesures d'utilité publique comme des bills privés. Quand un bill privé ne reçoit pas un accueil favorable devant le comité des chemins de fer, c'en est fini de son existence. Mais tout ce que pourrait faire le comité des chemins de fer d'un bill public de ce genre, ce serait de le renvoyer devant cette Chambre avec un rapport défavorable, et ce rapport n'obtiendrait pas l'unanimité, car je fais moi-même partie du comité des chemins de fer. En renvoyant un bill de ce genre devant le comité des chemins de fer, ce serait purement nous faire perdre du temps. Il nous faut alors mettre ces choses en discussion, sans espérer donner satisfaction à la personne contre laquelle on émet un avis contraire. Je sais pour ma part que je serai loin d'être satisfait si le public ne reçoit pas ici la mesure raisonnable de protection à laquelle je crois qu'il a droit. Je ne veux pas discuter à nouveau les mérites du bill, mais je désire rappeler à la Chambre que ce bill intéresse le pays tout entier, et que l'étude du projet ne demande aucunes connaissances techniques spéciales. Dans tous les cas, la discussion en appartient à cette Chambre, et c'est pourquoi je demande de ne pas se ranger à l'avis émis par le ministre de la Justice. Nous sommes tous deux cet honorable monsieur et moi, d'excellents amis, mais il me semble évident qu'il n'est

guère raisonnable de se présenter devant le comité des chemins de fer avec un bill de ce genre, quand la discussion en doit être faite, en définitive, dans cette Chambre.

M. R. L. BORDEN : La discussion de cette mesure, en comité général, peut présenter certains avantages. Et cependant, il est possible qu'il y ait là certains intérêts engagés qu'il vaudrait peut-être mieux étudier ailleurs.

L'honorable M. FITPATRICK : Il y a des intérêts municipaux et corporatifs, et ces intérêts méritent aussi d'être pris en considération.

M. R. L. BORDEN : Je me rends parfaitement compte de tout cela. J'allais précisément, à ce propos, offrir un avis au ministre de la Justice et à mon honorable ami de Lincoln et Niagara. J'aimerais à discuter ce bill en comité général afin de voir quelle en est la portée, et afin de nous rendre compte s'il serait possible, sans léser les intérêts des compagnies de chemins de fer, de modifier le statut de façon à assurer plus de protection au public. Ne serait-il pas possible, dans tous les cas, de se former en comité général ? Le ministre de la Justice aurait en tout temps le droit de proposer le renvoi du bill devant le comité des chemins de fer. Nous serions ainsi plus libres de discuter cette mesure que si l'Orateur était au fauteuil, et plus tard nous aurions l'avantage, pour peu que nous le désirions, de pouvoir renvoyer ce bill devant un comité où tous les intéressés se feraient entendre. Mon honorable ami de Lincoln et Niagara verrait-il quelque inconvénient à cet arrangement ?

M. LANCASTER : Je ne puis que répéter ce que j'ai déjà dit, et c'est que, d'après mon expérience, nous n'avançons à rien qui vaille dans le comité des chemins de fer. Ce comité a devant lui bien d'autres sujets de discussion, et nous ne pouvons pas concentrer notre attention sur cette mesure. Je crois donc que nous réussirons beaucoup mieux en comité général, sans compter que nous gagnerons ainsi beaucoup de temps. Je ne veux pas dire que les délais peuvent être intentionnels, mais ces délais sont inévitables. Il n'est guère raisonnable d'envoyer des bills publics de cette nature devant un comité qui est chargé de l'examen d'une multitude de chartes privées. C'est là du reste la fonction de ce comité des chemins de fer, et l'on n'aime guère alors à trouver à redire parce que ce comité donne préséance à des matières n'intéressant que des corporations sur des bills d'intérêt public. Sans manquer d'égards à qui que ce soit, je suis contre le principe de l'envoi de ces bills devant les comités permanents.

M. R. L. BORDEN : Peut-être pourrions-nous nous arranger autrement, sans préjudice du droit de mon honorable ami (M. Lancaster) de s'opposer à l'envoi devant le comité des chemins de fer, ou du droit du ministre de la Justice d'en décider autrement. Nous pourrions nous former en comité général, afin de pouvoir discuter avec le ministre de la Justice s'il nous serait possible d'améliorer les termes du statut.

Sir WILFRID LAURIER : Je ne vois, pour ma part, aucune objection à la proposition émise par le leader de l'opposition que le bill soit tout d'abord renvoyé devant le comité général pour y être discuté plus à fond. Mais je crois cependant que nous finirons tout de même par insiter qu'il soit en définitive envoyé devant le comité des chemins de fer. Il y a là certains détails d'ordre technique qui ne pourraient pas être suffisamment étudiés en cette Chambre. Par exemple, il est possible que les compagnies de chemins de fer et les municipalités aient ici leur mot à dire, et ces compagnies et municipalités ne pourraient guère être entendues en cette Chambre. J'aimerais à avoir un entretien à ce sujet avec le ministre de la Justice. Je suis tout disposé, pour ma part, à accepter l'avis de mon honorable ami de faire discuter ce bill plus à fond en comité général, avec l'entente de le renvoyer en définitive devant le comité des chemins de fer. Cependant, en l'absence du ministre des Chemins de fer, je crois préférable, pour le moment, de proposer l'ajournement du débat.

La motion est adoptée.

AMENDEMENT AU CODE CRIMINEL.

M. E. A. LANCASTER propose la seconde lecture du bill (n° 3) modifiant le code criminel, 1892.

Sir WILFRID LAURIER : Quel est l'objet de ce bill?

M. LANCASTER : Il s'agirait de protéger les jeunes gens de ce pays plus efficacement qu'avec le projet de loi qui a fait l'objet du débat de la journée d'hier, et cela sans qu'on doive croire que je manque ici de déférence envers les partisans de cette mesure.

L'honorable M. FITZPATRICK : J'ai à peine entendu la moitié du discours que l'honorable député vient de prononcer. Mon honorable ami voudrait-il avoir la bonté de s'approcher un peu plus près?

M. SAMUEL HUGHES : Prenez-le donc avec vous, à la droite.

L'honorable M. FITZPATRICK : Ce n'est qu'une question de temps.

M. LANCASTER : Vous prendrez bien alors mon leader avec moi, n'est-ce pas ? L'objet de ce bill est de protéger plus efficacement les jeunes gens, c'est-à-dire les jeunes garçons et jeunes filles accusés d'un délit criminel. L'article que je désire modifier est celui qui prescrit au magistrat, en certaines circonstances que je n'ai pas besoin de spécifier, de demander à l'accusé s'il préfère être jugé par un juge et un jury ou par le magis-

trat lui-même. Ce que je désire faire édicter, c'est que, advenant le cas où l'enfant ne serait pas représenté par un avocat, le tuteur ou les parents de cet enfant pourront choisir pour lui. Il ne s'agit pas ici de l'acte visant les infractions juvéniles ; il s'agit des crimes dont peut être accusé un mineur, que ce soit un vol, ou des voies de fait ou autre chose de ce genre. Plusieurs cas se sont présentés dans ma région où des jeunes garçons arrêtés pour voies de fait, ou des jeunes servantes pour vol, et condamnés à l'emprisonnement, auraient échappé à ces condamnations s'ils avaient pu être jugés par une cour supérieure ou une cour de comté, ou par un jury. Il s'agit, dans ces cas-là, de distinguer entre une simple faute et un crime, et il faut alors se demander, quand il y a eu faute et crime, si l'acte a été commis avec l'intention méchante qui est nécessaire pour que cet acte puisse être assimilé à un crime. Ce que je demande d'édicter, c'est que quand la personne accusée paraît être âgée de 21 ans ou avoir moins que 21 ans, le magistrat ne pourra pas demander à cette personne de renoncer à son droit de subir son procès devant un jury ou une cour supérieure, advenant le cas où l'accusé n'est pas représenté par un avocat. Bien entendu, mon amendement ne saurait s'appliquer au cas où l'accusé est représenté par un avocat. Je demande de modifier l'article où il est dit que l'accusé sera appelé à choisir s'il préfère être jugé par un magistrat, et, advenant une condamnation, s'il préfère recevoir sa sentence du magistrat, ou s'il se désistera du droit sacré que chaque citoyen britannique possède, depuis le règne du roi Jean, d'être jugé par un jury. Mon bill n'a qu'un seul article et se lit comme suit :

L'article 786 du Code criminel, 1892, est modifié par l'addition du paragraphe suivant :

2. Quand la personne accusée paraît avoir l'âge de vingt et un ans ou n'avoir pas atteint cet âge et qu'elle n'est pas représentée par un avocat qui soit présent, le magistrat ne procèdera pas ainsi que le veut le présent article sans d'abord demander à l'accusé quel est son âge ; et si l'accusé déclare alors qu'il a moins de vingt et un ans, le magistrat doit ajourner la procédure et faire sans retard avertir les parents, s'ils sont domiciliés dans la province (ou à défaut de parents, le tuteur ou le chef de famille chez lequel résidait l'accusé à l'époque où l'infraction (offense) a été commise) que cette personne est sous le coup de l'accusation, donnant avis du temps et du lieu où elle sera appelée à déclarer si elle désire subir son procès devant ledit magistrat—ledit avis portant un délai raisonnable et de nature à permettre auxdits parents, tuteur ou chef de famille de se présenter et conseiller ledit accusé avant qu'on l'appelle à faire cette option.

J'invoque ici l'expérience que je possède en ces matières pour dire le point le plus important qu'il importe de décider, chaque fois qu'un mineur est accusé d'une infraction, c'est ce qu'on devra faire de lui advenant sa condamnation. S'il subsiste un doute, il faut lui en donner tout le bénéfice. S'il est condamné, il faudra voir à ne pas le pousser au découragement en le parquant avec des criminels endurcis, ou en lui infligeant un stigmate qui fera évanouir à jamais pour lui toute chance de rédemption. Par conséquent, j'affirme que la chose la plus importante est ici le choix du tribunal qui sera appelé à le juger. Il arrive parfois que la sentence inflige un tort plus considérable que la condamnation. Il est souvent profitable de suspendre la sentence, bien que l'accusé doive alors passer pour un criminel et qu'il puisse être par la suite forcé de s'associer avec des individus dont le casier judiciaire est bien plus lourdement chargé que le sien. Si la sentence est suspendue, il y a de fortes chances que l'accusé aura toujours présent à la mémoire l'avertissement du magistrat, et qu'il deviendra par la suite un bon citoyen. Dans la partie de la province que j'habite, et dans d'autres parties, m'a-t-on dit, on trouve beaucoup à redire parce que les magistrats ne sont pas assez restreints par le statut. Ces magistrats croient que leur premier devoir, quand un enfant est amené devant eux, est de choisir la cour de justice qui devra juger cet enfant. Des plaintes de ce genre nous sont venues de Sainte-Catherine, de Grimsby, de Smithville, de Welland et d'autres endroits. Chaque fois qu'un jeune accusé est traduit en justice, le magistrat lui dit : Je suppose que vous désirez être jugé par moi ? Ou bien encore : Désirez-vous être jugé par moi ? L'enfant répond qu'il ne sait pas, ou que cela ne lui fait aucune différence. Il n'a avec lui ni avocat, ni parent ou tuteur. Mais la différence est cependant considérable, et il se présente des cas où il est nécessaire que l'inculpé ait quelqu'un pour le représenter.

Comme l'honorable ministre de la Justice ne l'ignore pas, la plupart des infractions portées à la charge des mineurs sont du ressort des magistrats, et quand on traduit en justice un jeune homme ou une jeune fille pour une de ces infractions, la première question posée par le magistrat est celle-ci : Voulez-vous êtes jugé par moi ? Alors, on lui demande de faire l'option. Si l'accusé opte pour le magistrat, celui-ci le juge et prononce la sentence. Dans la plupart de ces cas, pas un avocat n'en arriverait aux mêmes conclusions que le magistrat. Souvent, ces magistrats sont des novices dans l'art de juger. Si nous avions à nommer des magistrats, j'aurais à proposer autre chose que cet amendement pour résoudre cette difficulté. Mais ce sont les autorités provinciales qui nomment ces magistrats, et je dois regretter qu'ils ne soient pas choisis dans les rangs des avocats. Je crois qu'ils devraient l'être, car ils seraient bien plus aptes à remplir les fonctions dont on les charge. Un avocat ou un juge, chaque fois qu'un enfant est traduit en justice, se donneraient bien garde de demander à cet enfant de faire une option tant que cet enfant n'aurait pas à ses côtés quelqu'un qui pût le conseiller. Nous ne permettons

M. LANCASTER.

pas—du moins, il en est ainsi dans la province d'Ontario—qu'on puisse rien faire avec les biens d'un mineurs, avant que celui-ci ait 21 ans ; et, cependant, on ne voit aucune objection à demander à un jeune homme ou à une jeune fille de 16 ou 18 ans, et cela sans conseil de personne, de prendre une décision d'où peuvent dépendre sa liberté et son honneur. Faute de mettre ici en vigueur la loi d'habeas corpus, on fait des parias de ces jeunes accusés. Il y a en ce moment à l'école pénitentiaire de Penetanguishene des jeunes détenus qui n'auraient jamais été envoyés là s'il s'était trouvé un avocat pour les défendre. Des enfants ont déjà été condamnés, pour guère autre chose que de simples fautes. D'autres se sont vu condamner pour vol, qui n'étaient coupables que de s'être approprié momentanément des choses dont ils croyaient avoir le droit de se servir. Je me rappelle un cas où il était question d'un fusil qu'on prétendait avoir été volé, alors qu'en réalité il n'avait été qu'emprunté puis retourné. Mais l'accusateur voulut aller jusqu'au bout, et sa pauvre victime, condamnée pour vol, fut envoyé à Penetanguishene pour trois ans. Il s'agissait ici d'un jeune garçon, à peine sorti du lycée, qui avait commis l'espièglerie de prendre un fusil pour aller à la chasse aux écureuils avec de petits camarades. J'ai eu connaissance d'autres cas où on a accusé de vol de jeunes servantes qui en réalité n'avaient pris les articles prétendus volés que parce qu'elles croyaient que ces articles leur appartenaient.

Pas un juge n'aurait cru qu'il y avait, en ces cas, intention de faire mal, et pas un jury ne se serait trouvé pour condamner ces jeunes gens pour crimes. Si ces comdamnations sont prononcés, c'est bien parce que ces jeunes accusés choisissent, sans prendre conseil de personne, d'être jugés par des magistrats. La société leur infligea alors la stigmate de criminels, sans souci des terribles responsabilités qu'elle encourt vis-à-vis de ces jeunes gens.

Il vaudrait bien mieux leur donner une chance de se racheter jusqu'à l'âge de 21 ans, alors qu'ils seraient plus en état de mesurer la portée de leurs actes. J'habite près des frontières, et je sais qu'il y a maintenant aux Etats-Unis nombre de jeunes gens et de jeunes filles qui ont dû s'expatrier et qui préfèrent vivre chez nos voisins, parce que là ils ne courent du moins aucuns risques de se voir mettre sous les yeux leur casier judiciaire. Ces jeunes gens seraient devenus ici de bons citoyens, si on ne leur avait pas fait prendre le pays en dégoût en les traitant avec trop de dureté. L'amendement que je propose ne saurait causer à personne aucun tort, et j'ai tout lieu de croire que l'honorable ministre de la Justice se montrera ici mieux disposé qu'il n'aurait pu l'être vis-à-vis de mon amendement précédent, visant à protéger la vie aux passages à niveau des chemins de fer, car je comprend qu'on pourrait invoquer que l'adoption de ce dernier amendement entraînerait un supplément de dépenses pour les compagnies de chemins de fer. Mais ici, je le répète, il n'y a de tort pour personne, pas même pour le plaignant ; celui-ci pourrait tout au plus avoir à attendre une semaine avant de faire condamner un enfant, mais si cet enfant est coupable la condamnation sera tout de même assurée. En attendant, l'enfant restera sous bonne garde, et personne ne saurait trouver à redire à cet arrangement, sans compter que nous accomplissons un acte de justice vis-à-vis des jeunes gens de ce pays. Si l'honorable ministre de la Justice a quelque chose de mieux à me proposer, je serai le premier à m'y rallier. Tout ce que je désire, c'est qu'on pouvoie à ce qu'on demande l'âge des jeunes gens traduits en justice, et quand ces jeunes gens paraîtront avoir moins de 21 ans, la procédure sera ajournée afin de permettre aux parents ou aux gardiens, ou encore aux chefs de familles chez lesquels habitaient les accusés à l'époque où les infractions ont été commises, de paraître en cour et conseiller les accusés avant qu'on demande à ceux-ci s'ils préfèrent être jugés par le magistrat et se désister de leur droit à avoir un procès devant un juge de la cour Supérieure et un jury. Ce que je veux, c'est qu'on ne demande pas à ces accusés de se désister de ce droit avant qu'ils aient pris là-dessus l'avis de leurs parents ou gardiens. s'il n'y a pas là un avocat pour les conseiller. J'ai tout lieu de croire que l'honorable ministre de la Justice donnera à tout cela sa plus sérieuse considération, car je sais qu'il désire tout autant que moi protéger nos enfants dans toute la mesure du possible.

Je crois que cette disposition ne causera de tort à personne, mais qu'au contraire, elle rendra de grands services aux intéressés. Il faudra peut-être payer l'homme de police qui transmettra cet avis, ce qui occasionnera une légère dépense. Si l'honorable ministre de la Justice veut qu'on ajoute une formule d'avis à cette proposition de loi pour la rendre plus claire et plus complète, je suis prêt à me rendre à son désir. Je serais porté, toutefois, à laisser au magistrat le soin de rédiger cet avis.

L'honorable M. FITZPATRICK : M. l'Orateur, mon honorable ami (M. Lancaster) sait parfaitement que notre code criminel fourmille de dispositions destinées à protéger ceux qui sont accusés d'un crime quelconque. Je dois avouer que, pour ma part, je trouve qu'on accorde aux criminels plus de protection qu'ils n'ont droit d'en avoir, lorsqu'il s'agit de leur faire subir leur procès. Quelle est la procédure suivie dans les circonstances mentionnées par mon honorable ami ? On amène devant un magistrat un homme accusé d'une offense contre la loi criminelle. On commence d'abord par interroger des témoins.

M. LANCASTER : On lui demande d'abord de choisir entre un procès sommaire et un procès par jury. Voilà comment on applique la loi.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il n'est pas question de l'application de la loi, maintenant. Quand mon honorable ami me parle des personnes qui, n'appartenant pas au barreau, administrent la justice dans Ontario, je n'ai rien à lui répondre. Dans Québec, ce sont des avocats qui président les tribunaux. Je puis simplement lui dire ce qu'est la loi, mais il m'est impossible de le renseigner sur l'application de la loi dans Ontario. Toutefois, je sais comment celle-ci est mise en vigueur dans la province de Québec, car j'ai eu l'occasion d'exercer ma profession. La loi, article 786, dit que l'accusé sera amené devant le magistrat. On procède ensuite, s'il y a lieu, à ce qu'on appelle une enquête préliminaire, et ce n'est qu'après cette enquête qu'on demande à l'accusé de choisir soi un procès sommaire, soit un procès par jury. Mon honorable ami sait bien que c'est là la seconde étape des procédures. On ne pose cette question à l'accusé que si le magistrat, après avoir entendu les témoins, considère qu'il y a lieu de faire subir un procès à l'accusé. Mon honorable ami demande que, quand le temps sera arrivé pour l'accusé d'opter entre un procès sommaire, devant un magistrat, et un procès par jury, il soit accompagné d'un avocat.

L'honorable député, d'après l'expérience qu'il possède, avouera avec moi que les criminels font des progrès très rapides. J'ai connu des criminels n'ayant pas encore atteint leur âge de majorité, qui étaient de véritables experts dans le vice. J'ai connu des récidivistes âgés de moins de 21 ans, et l'on en compte un grand nombre, aujourd'hui, dans nos pénitenciers. On rencontre des jeunes gens de 18, 19 et 20 ans parmi les criminels les plus dangereux du pays, surtout parmi cette classe de bandits qui se livrent au vol. J'ai étudié cette question, quand il s'est agi de préparer les amendements au code criminel, et si mon honorable ami veut lire l'article 810 qui se rapporte aux peines infligées à ceux qui pratiquent le vol, il constatera avec moi que, lorsque nous avons décidé d'appliquer ce châtiment aux voleurs de 16 ans, nous avons fait ce qu'il fallait pour protéger la jeunesse. Nos jeunes gens ont toute la protection voulue et, s'il était nécessaire d'avoir une législation dans le sens indiqué par mon honorable ami, nous n'aurions pas besoin de changer cette limite d'âge dont je viens de parler.

M. LANCASTER : Cette protection ne s'applique qu'aux voleurs.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Quand il s'agit de vol l'âge est fixé à 16 ans. Si l'honorable député voulait accepter mon avis, je lui dirais que, relativement à ces 16 ans, on pourrait faire quelque chose pour protéger les accusés dont il a parlé, mais il faudrait rédiger l'article du code criminel dans des termes autres que ceux qu'on trouve dans le bill qui nous est présenté.

M. LANCASTER : Je ne vois pas de raison pour limiter cet âge à 16 ans. Je crois, malgré toute la déférence due au ministre, qu'il n'existe pas, au Canada, de jeunes gens âgés de moins de 21 ans, qui soient des experts dans le crime, tandis qu'il y a beaucoup de jeunes gens dont l'âge varie de 16 à 21 ans, et qui ont le droit d'obtenir pleine justice, ce que nous devrions nous efforcer de leur procurer. Des magistrats m'ont affirmé qu'ils ont parfaitement le droit de demander à un accusé de choisir entre un procès sommaire et un procès par jury, et que lorsqu'il a fait son choix, le prisonnier n'a plus la liberté de revenir sur sa décision.

L'honorable M. FITZPATRICK : L'honorable député peut-il me citer un cas rapporté où une cour de justice d'Ontario a décidé dans ce sens ?

M. LANCASTER : J'en ai plusieurs à la mémoire. Ce fait arrive souvent, lorsqu'il s'agit d'accusés âgés de plus de 21 ans, mais je crois qu'un homme ayant dépassé cet âge doit être suffisamment renseigné pour demander les lumières d'un avocat, avant de faire son choix. Il n'y a pas bien longtemps, un colis confié aux messageries s'est trouvé perdu ; on accusa un jeune homme de 25 ans d'avoir volé ce paquet. Il me manda par téléphone, mais avant mon arrivée à la cour, le magistrat lui avait demandé de choisir entre un procès sommaire et un procès par jury, et c'est ce que l'accusé avait fait. Il m'a fallu menacer de toutes sortes de foudres le magistrat en question, et le procureur de la Couronne a dû joindre ses efforts aux miens avant que le magistrat se décidât d'accorder à l'accusé l'avantage de choisir une autre forme de procès. Je croyais que la limite de 21 ans suffisait, mais si l'honorable ministre le désire, je la fixerai à 18 ans.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Si l'honorable député veut retirer sa proposition de loi, je tâcherai de préparer un amendement moi-même.

M. LANCASTER : On peut ajourner la discussion.

L'honorable M. FITZPATRICK : Très bien.

Sur proposition de M. Lancaster, le débat est ajourné.

CERTIFICATS DE CAPITAINES ET DE SECONDS DE NAVIRES.

Ordre du jour :

Seconde lecture du bill (n° 4) amendant la loi concernant les certificats de capitaines et de seconds de navires.—Mr. Lancaster.

Sir WILFRID LAURIER : J'ai compris que ce bill resterait en suspens.

M. LANCASTER : Le ministre de la Marine m'a demandé de laisser ce bill en suspens, parce que, m'a-t-il dit, il va présenter et faire adopter un projet de loi qui comprendra des dispositions concernant ce qui forme la matière de la mesure que je sou-

mets à la Chambre. Je suis prêt, à cette condition, à me rendre à sa demande. Le ministre de la Marine, que j'ai rencontré dans le couloir de la Chambre, m'a affirmé que sa demande n'avait pour but que de laisser le bill en suspens jusqu'à ce qu'il présente son projet de loi. J'accepte sa proposition, mais j'espère qu'il nous remettra ce dernier assez tôt pour nous permettre de l'étudier suffisamment. Les capitaines et les seconds intéressés m'ont envoyé une députation qui a discuté avec moi tous les moindres détails de cette question ; ils désirent ardemment que ce bill, tel que présenté, soit adopté. Le ministre de la Marine peut compter sur l'appui de la majorité de la Chambre, et c'est pour cela que je consens à laisser ce bill en suspens, tant qu'il n'aura pas présenté son projet de loi.

L'honorable M. FITZPATRICK : Le gouvernement se trouve dans l'impossibilité absolue de présenter un projet de loi qui comprenne tous les points mentionnés dans le bill de l'honorable député. Mon honorable ami ne doit pas oublir que nous ne pouvons fabriquer des sujets anglais ici.

M. LANCASTER : Je ne demande pas cela.

L'honorable M. FITZPATRICK : Oui.

M. LANCASTER : Je vous demande pardon. Je veux par cette proposition de loi qu'un homme qui n'est pas sujet britannique, ne reçoive pas de permis pour agir comme capitaine ou second d'un navire naviguant dans nos eaux ; parce qu'un homme qui n'est pas sujet américain ne peut être capitaine ou second d'un vaisseau naviguant dans les eaux américaines.

M. l'ORATEUR : Cette discussion est contraire aux règlements de la Chambre.

M. LANCASTER : Je réponds à ce qu'a dit le ministre de la Justice.

Sir WILFRID LAURIER : Le bill reste en suspens ; il reviendra plus tard devant la Chambre.

MOTION ADOPTEE SANS DISCUSSION.

Copie de tous contrats passés entre le gouvernement du Canada et aucune corporation, compagnie ou personne, au cours des derniers cinq ans, pour le transport des malles entre aucuns port ou ports sur le Saint-Laurent et le Royaume-Uni ; et aussi, copie de tous contrats de même nature pour le transport des malles, pendant la même période, entre aucuns port ou ports de la Nouvelle-Ecosse ou du Nouveau-Brunswick et le Royaume-Uni.—M. R. L. Borden.

SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

M. R. L. BORDEN : Avant qu'on discute aucun item, je veux demander au ministre des Finances s'il est prêt à déposer sur le bureau de la Chambre, les documents se rapportant aux dettes des provinces envers le Dominion.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pu encore faire compléter cet état de compte. Il faut encore un peu de temps, mais j'espère pouvoir soumettre ces documents en temps utile, avant qu'on discute aucune question se rapportant au ministre des Finances.

Bureau du Conseil privé du Roi pour le Canada—Appointements, $35,610.

Sir WILFRID LAURIER : Les seuls changements consistent dans deux promotions : un commis de première classe est devenu commis en chef, et un autre fonctionnaire, commis de deuxième classe, a passé dans la première classe. Quant au reste, il s'agit d'augmentations statutaires.

M. SAMUEL HUGHES : Tous les commis ont-ils reçu cette augmentation statutaire ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui, tous ceux qui pouvaient l'obtenir en vertu de la loi.

M. SAMUEL HUGHES : Quels sont ceux qui n'ont pas ce droit?

Sir WILFRID LAURIER : Je crois que, dans mon ministère, tous les commis ont droit à cette augmentation.

M. SAMUEL HUGHES : Même les messagers?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

Bureau du Conseil privé du Roi pour le Canada—Dépenses éventuelles, nonobstant les dispositions de la loi concernant le service civil, $9,000.

M. R. L. BORDEN : Que signifie cette restriction?

Sir WILFRID LAURIER : J'ai le regret de dire que depuis nombre d'années, nous avons employé des personnes pour faire un travail temporaire. La loi concernant le service civil ne fait pas mention spéciale de ces personnes. La seule excuse que je puisse invoquer, c'est qu'il en a toujours été ainsi depuis que je suis à la tête de ce ministère et auparavant.

M. R. L. BORDEN : Combien y a-t-il d'employés de cette catégorie ?

Sir WILFRID LAURIER : Le montant dépensé de ce chef, au cours du dernier exercice, est de $1,955.19.

M. R. L. BORDEN : Ce n'est pas là exactement le renseignement que je demande. Combien de personnes font partie de cette catégorie d'employés ?

Sir WILFRID LAURIER : Je ne puis fournir ce renseignement à mon honorable ami.

M. R. L. BORDEN : Quel travail font-elles ?

Sir WILFRID LAURIER : Ce sont des copistes.

M. R. L. BORDEN : Je ne puis comprendre pourquoi nous ne pouvons faire exécuter ce travail sans faire exception à la loi. Cette question a été soulevée, l'an dernier, et j'ai alors exprimé l'opinion qu'au lieu d'avoir recours à ces exceptions qui reviennent chaque année, relativement aux personnes qui remplissent les fonctions de commis surnuméraires, nous devrions amender la loi relative au service civil de façon à pouvoir retenir les services de ces personnes, sans être obligés d'avoir continuellement recours à une exception à la lettre même du statut adopté par les deux divisions du parlement.

Sir WILFRID LAURIER : Je puis fournir quelques renseignements sur ce dernier point. Le département du Conseil privé reçoit un crédit pour la transcription et la classification des anciens dossiers. L'an dernier, Mlle Macdonald a reçu $1,100 pour faire ce travail. Elle ne pourrait recevoir cette somme, si on appliquait à son cas les dispositions de la loi concernant le service civil—c'est une personne très âgée. Quand j'ai pris la direction de ce département, il y avait trois dames d'âge très avancé et qui avaient été employées par sir John Macdonald. Une de ces dames est morte depuis.

M. R. L. BORDEN : Je n'entends pas dire qu'on doive remercier de leurs services d'anciens fonctionnaires, loin de là. Mais si vous avez un fonctionnaire qui, depuis un grand nombre d'années, a rempli certains devoirs en qualité de commis nommé pour un temps seulement, pourquoi ne pas insérer dans la loi concernant le service civil, une disposition qui vous permettra d'appliquer à ce fonctionnaire le statut en question ? Vous feriez disparaître par là-même la nécessité de ces exceptions continuelles.

M. SAMUEL HUGHES : Les messagers des ministres sont-ils employés d'une manière permanente ou pour un temps seulement ? J'ai entendu dire qu'un jeune homme qui avait été employé dans un ministère et qui a servi avec distinction en Afrique, a constaté, à son retour au pays, que sa position avait été accordée à un autre. Et, cependant, le très honorable premier ministre avait promis solennellement qu'on conserverait leur position à tous les fonctionnaires publics qui iraient combattre en Afrique. Ce jeune homme a depuis rempli l'emploi de messager surnuméraire, en qualité de commis de troisième classe cadette.

Sir WILFRID LAURIER : Jusqu'à la dernière session, les messagers n'étaient que des employés surnuméraires. Je ne suis pas familier avec tous les détails de la loi concernant le service civil, mais je crois qu'en vertu du nouveau statut, on peut nommer ces messagers d'une manière permanente.

M. R. L. BORDEN : Je remarque à la page U-2 du rapport de l'auditeur général, que le très honorable premier ministre a trois secrétaires particuliers. Mon honorable ami veut-il me dire depuis combien de temps ces secrétaires remplissent leurs fonctions, et quelle a été la coutume suivie antérieurement ?

Sir WILFRID LAURIER : J'ignore si une coutume s'est établie à ce sujet. J'ai trois secrétaires dont deux remplissent leurs fonctions depuis que j'ai pris la direction du gouvernement. Le troisième, M. McDougall, a agi en qualité de secrétaire depuis deux ans.

M. R. L. BORDEN : Je me contenterai de dire à mon honorable ami qu'il a semblé me faire un reproche, l'an dernier, lorsque je me suis plaint de l'insuffisance de mon installation ici, pour la dépêche de mon travail ; il a semblé croire qu'il me répondait parfaitement, en disant que des hommes très éminents s'étaient, dans le passé, contenté de cette installation. Je crois avoir, moi aussi, le droit de lui dire que des hommes très éminents qui ont rempli les fonctions de premier ministre faisaient leur travail sans avoir besoin des services de trois secrétaires. Je ne parle ainsi que pour démontrer à mon très honorable ami que, s'il veut faire des comparaisons, nous pouvons lui damer le pion sous ce rapport. Je ne veux pas dire que ces trois secrétaires ne sont pas nécessaires—surtout si je considère qu'il y a plus de travail à exécuter—mais la comparaison que je viens de faire est aussi juste que celle qu'il s'est permise à la dernière session.

Sir WILFRID LAURIER: Ceux qui m'ont précédé étaient peut-être plus diligents que moi et n'avaient pas besoin d'autant d'aide.

M. R. L. BORDEN : Si mon honorable ami veut s'en tenir à cette explication, personne d'entre nous n'aura l'idée de le contredire.

Ministère de la Justice—Appointements, y compris ceux de John Chisholm à $1,650, et une allocation au secrétaire particulier du Solliciteur général, nonobstant les dispositions de la loi relative au service civil, $39,090.

L'honorable M. HAGGART : Quelle est la raison de cette augmentation ?

L'honorable M. FITZPATRICK : La première raison se rapporte au cas de M. Newcombe, le sous-ministre. Ce cas tombe sous les dispositions de la loi concernant le service civil adoptée l'an dernier, et qui accorde à ce fonctionnaire une augmentation de $1,000. Il faut en outre tenir compte de l'augmentation statutaire de $50 pour deux commis en chef, MM. Leslie et Côté. Il y a encore une augmentation de $150 dans les appointements de M. Chisholm que j'ai nommé commis de première classe, ce qui nécessite cette augmentation. Enfin, M. Mullen a droit, en vertu du statut, à une augmentation

de $100, et M. Verret doit aussi recevoir une augmentation suivant la disposition de la loi.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi faire ces exceptions à la loi en ce qui concerne les secrétaires particuliers ?

L'honorable M. FITZPATRICK : La raison de cette disposition quant au secrétaire particulier du solliciteur général, c'est que le statut concernant le service civil nous défend de payer des appointements supplémentaires à un fonctionnaire civil ; lorsqu'on a établi le département du Solliciteur général, on a omis une disposition concernant le secrétaire particulier ; cette règle ne s'applique pas aux secrétaires des ministres. Il est donc nécessaire d'adopter cette disposition.

M. COCHRANE : Pourquoi a-t-on fait cette augmentation?

L'honorable M. FITZPATRICK : Mon honorable ami se rappellera que c'est la coutume de faire exécuter le travail de secrétaire particulier par un des fonctionnaires du ministère et de lui accorder l'allocation de secrétaire particulier en outre des appointements qu'il reçoit du ministère.

M. COCHRANE : Mais cette coutume a été vivement condamnée par nos adversaires, lorsqu'ils siégeaient de ce côté-ci de la Chambre.

M. SAMUEL HUGHES : Le Solliciteur général, sous le gouvernement actuel, fait-il partie du cabinet?

L'honorable M. FITZPATRICK : Rien n'a été changé sous ce rapport.

M. SAMUEL HUGHES : Il est certain que, d'après le langage qu'ils tenaient lorsqu'ils étaient dans l'opposition, nos adversaires ne laisseront pas longtemps à la porte du cabinet un homme aussi distingué que l'est l'honorable député qui remplit, aujourd'hui, les fonctions de Solliciteur général et que ce dernier deviendra ministre.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je redoute qu'on suive sur ce point de bien mauvais exemples.

M. R. L. BORDEN : Il me fait peine de voir mes honorables amis si disposés à suivre, non pas les bons, mais les mauvais exemples. Je voudrais parler d'une question se rapportant à l'administration du ministère de la Justice. Je ne veux pas, cependant, discuter ce sujet aujourd'hui, et mes remarques doivent être considérées simplement comme indiquant mon intention de ramener plus tard ce sujet sur le tapis. J'ignore quelle ligne de conduite suivent relativement à leur clientèle personnelle, mon honorable, ami le ministre de la Justice et le Solliciteur général. Ils comprendront, sans doute, que mes remarques ne comportent aucune allusion disgracieuse à leur endroit, qu'elles ne s'appliquent pas à eux en particulier. Je veux simplement établir quelle attitude nous devrions prendre sur cette question. En Angleterre, la coutume a été, si je me rappelle bien, car je n'ai pas étudié ce point dernièrement, de donner pleine liberté aux jurisconsultes de l'Etat d'exercer leur profession en dehors de leurs fonctions officielles. Leurs honoraires s'élevent à un chiffre élevé. Si je ne me trompe, le procureur général de la Grande-Bretagne reçoit un traitement de £8,000 par année, et ses honoraires lui rapportent £4,000 par année. De son côté, le Solliciteur général retire £6,000 d'appointements par année, et £2,500 d'honoraires par année. Malgré ces traitements élevés, ces avocats avaient le droit d'avoir leur clientèle particulière. Il y a environ dix ans, on s'attaqua à cette coutume qui, considérait-on, constituait un abus. La coutume fut changée, non par un statut, mais par l'attitude qu'ont suivie ces fonctionnaires eux-mêmes.

L'honorable M. FITZPATRICK : On changea aussi le chiffre des appointements, si je ne me trompe.

M. R. L. BORDEN : Peut-être. A tout événement, je crois que le procureur général et le solliciteur génerel n'ont pas de clientèle particulière et ne plaident devant les tribunaux que lorsqu'il s'agit de questions du ressort de leurs fonctions officielles. Je comprends qu'au Canada, la position n'est n'est pas la même sous le rapport des appointements de ces fonctionnaires. Cependant, j'aimerais que mon honorable ami le ministre de la Justice nous dise s'il a étudié la question de savoir s'il est devenu ou s'il peut devenir nécessaire de suivre au Canada la règle adoptée en Angleterre. Je lui demanderais s'il faut, pour arriver à cette fin, augmenter les appointements attachés à ces fonctions. J'en suis arrivé à certaines considérations qui, peut-être, pourraient aider au règlement de cette question. Je ne discuterai pas ces raisons aujourd'hui, mais si le ministre de la Justice n'a pas étudié ce sujet, je serais heureux qu'il le mit à l'étude, car il est probable qu'à une phase plus avancée de cette session, je considère qu'il est de mon devoir de discuter ce sujet, d'une façon respectueuse, sans doute, à l'égard de mes honorables amis qui remplissent actuellement ces fonctions, et qui ne verront dans mon attitude aucun désir de faire d'allusions personnelles.

L'honorable M. FITZPATRICK : J'ai étudié sérieusement ce point, vu la position où je me trouve moi-même. Les fonctions du ministre de la Justice comportent l'exclusion virtuelle de celui qui les remplit, de toute pratique au barreau. Quant à moi, depuis que j'ai accepté cette position, j'ai absolument refusé de prendre aucune procédure devant les cours de justice. J'ai, cependant, dans quelques circonstances, agi comme conseil dans des causes dont je m'étais occupé avant mon entrée en fonction.

La diminution de mes revenus, conséquence de mon entrée dans le ministère, m'a obligé de peser sérieusement toute cette question. Je n'ai pas accepté un seul bref depuis que j'ai été nommé ministre de la Justice. Pourtant, je ne crois pas qu'il soit juste d'exclure de l'exercice de sa profession celui qui remplit les fonctions de ministre de la Justice ; cela n'est avantageux ni à ce ministère, ni au barreau lui-même. Il est bon que le ministre de la Justice se tienne avec les tribunaux et connaisse un peu ce qui s'y passe. Peut-être serait-ce mieux pour le pays, si le ministre pouvait faire sous ce rapport, plus qu'il ne m'est donné de faire à l'heure qu'il est. Mais tant que le ministre de la Justice donnera son avis à propos de la nomination des juges, il sera difficile pour lui de plaider devant les tribunaux. Certaines gens pourraient croire que les juges qui doivent leur nomination ou leur promotion au ministre de la Justice, se trouvent influencés par ce dernier. Voilà la raison principale qui m'a décidé à ne plus plaider devant les tribunaux. Dans tout cela, il n'est pas question du Solliciteur général. Celui-ci ne fait pas partie du cabinet et n'a rien à voir à la nomination des juges. Il me semble qu'il est parfaitement juste qu'il puisse pratiquer au barreau—

M. COCHRANE : Ne lui payons-nous pas un traitement ?

L'honorable M. FITZPATRICK: Oui, mais il nous rend des services en conséquence. Cela ne l'empêche pas d'être utile à d'autres, sans nuire à la position qu'il occupe ici. Je dirai à mon honorable ami (M. Cochrane), s'il veut me permettre de parler d'après ma propre expérience, que le Solliciteur général se trouve en meilleure position pour remplir ses fonctions, s'il se tient en contact avec le barreau et les tribunaux. Il s'impose davantage au respect du barreau et des juges. J'expose le cas du Solliciteur général tel qu'il est. Quant à moi, depuis ma nomination à la position de ministre de la Justice, je n'ai jamais plaidé devant les tribunaux, excepté pour la Couronne et seulement, dans ce cas même, devant la cour Suprême. J'ai fait exception pour ce tribunal parce que la nomination des juges de cette cour appartient exclusivement au premier ministre.

Le SOLLICITEUR GENERAL (l'honorable R. Lemieux) : J'apprécie les remarques faites par l'honorable leader de l'opposition et par mon honorable ami le ministre de la Justice. Quant au travail du Solliciteur général, je puis dire ceci : lorsqu'on m'a appelé à cette position, j'avais, je ne dirai pas un clientèle aussi considérable que celle du ministre de la Justice, mais enfin une jolie clientèle. Il n'y a pas longtemps que j'occupe cette position, mais j'ai déjà pu me convaincre qu'il n'est pas nécessaire de mettre dans la loi une disposition pour empêcher le Solliciteur général de s'occuper de sa clientèle particulière. Je trouve qu'il y a bien assez de travail dans ce bureau pour occuper continuellement celui qui en est le chef. A l'avenir, suivant en cela l'exemple du ministre de la Justice, je m'occuperai exclusivement de mon département et j'entends le diriger de façon à faire honneur au pays et au gouvernement.

M. R. L. BORDEN : Le Solliciteur général a exprimé ce que je pensais moi-même. Avec le développement du pays le travail du ministère de la Justice doit forcément augmenter tous les jours. Je ne m'attarderai pas à rappeler des questions qui ont été discutées dans le passé relativement au travail que doivent faire le ministre de la Justice et le Solliciteur général lorsqu'il s'agit de procès auxquels la Couronne se trouve mêlée. Tout ce que je puis dire, pour le présent, c'est que je partage l'opinion qu'a exprimée le Solliciteur général en disant qu'il y a assez d'ouvrage dans son département pour occuper mon honorable ami. J'irai plus loin et je dirai que très probablement le traitement que le pays accorde à celui qui lui consacre tout son temps, n'est pas aussi élevé qu'il devrait l'être. Je crois que si nous avions un ministre de la Justice qui agit en même temps comme procureur général et un Solliciteur général, nous devrions exiger d'eux qu'ils consacrent tout leur temps aux affaires de leurs départements, et leur payer un traitement assez élevé pour engager les hommes les plus capables à accepter en tout temps ces positions. C'est là le point de vue où je me place. Ainsi que je l'ai déjà dit, je ne discuterai pas davantage cette question, mais j'aurai peut-être à ce sujet un entretien avec l'honorable ministre de la Justice. Il est possible aussi qu'à une phase plus avancée de la session, je saisisse l'occasion de discuter ce sujet ainsi que d'autres questions du ressort du ministère de la Justice.

M. COCHRANE : Je veux appeler l'attention des membres de la droite sur ce qu'ils avaient l'habitude de dire, lorsqu'ils étaient dans l'opposition.

Un DEPUTE : Vous pouvez vous dispenser de cela.

M. COCHRANE : Non. Vous n'aimez pas à rengorger ce que vous avez dit, mais cela vous arrive très souvent. Vous faites autant de bruit qu'en faisaient vos amis, lorsqu'ils siégeaient de ce côté-ci de la Chambre. Je sais que nous n'aimez pas à entendre parler de tout cela maintenant, mais il vous faut agir en hommes et avaler votre propre médecine.

Je crois que le ministre des Douanes se rappellera parfaitement comment parlait l'opposition dans la Chambre et dans le pays, lorsque le parti conservateur était au pouvoir. Je regrette que l'honorable premier ministre soit sorti, parce que je me rappelle très bien l'époque où il faisait de l'énormité des dépenses de l'administration de la justice sous le gouvernement conservateur, le texte de ses discours dans le pays.

L'honorable M. TARTE : Il ne le fera plus.

M. COCHRANE : Non, je ne le crois pas. Les ministres cependant sont pleins d'audace, et peuvent tout faire. Même le ministre de la Justice nous dit que le gouvernement est prêt à se conduire suivant le bon sens, pourvu que ça paie. Mais n'est-il pas triste de voir le parti au pouvoir faire aujourd'hui des dépenses plus considérables que celles qu'il condamnait autrefois chez ses adversaires. Je ne les blâme pour ce qu'ils font aujourd'hui mais je les blâme de nous avoir critiqué pour avoir fait ce qu'ils font aujourd'hui. Ils disaient que nous dépensions trop. Je dis avec le chef de l'opposition que si le traitement du ministre de la Justice n'est pas suffisant, on devrait lui en donner un assez élevé pour qu'il consacre tout son temps au service du pays, et la même chose pour le Solliciteur général. L'honorable premier ministre nous reprochait, lorsqu'il était dans l'opposition, de payer des sommes énormes à des avocats pour faire des travaux que le ministre de la Justice et le Solliciteur général auraient dû faire eux-mêmes. Que voyons-nous aujourd'hui ? Je n'ai pas fait l'addition, mais je ne crois pas me tromper en disant que le gouvernement a dépensé de ce chef $40,000.

M. TAYLOR : $72,000.

M. COCHRANE : C'est encore pire. Je ne fais pas de reproches au ministre de la Justice, car il n'était pas en parlement alors. mais il approuvait sans doute le parti libéral alors, et maintenant qu'il est au pouvoir il fait comme nous avons fait, mais je considère qu'il est plus coupable que nous, car il fait justement ce que son parti condamnait chez nous comme une faute. Je suis heureux de voir l'honorable ministre des Douanes prendre un air sérieux, car je ne doute pas que lorsqu'il réfléchit sur ses paroles d'autrefois, il doit avoir des remords de conscience. Il me mettait quelquefois mal à l'aise par ses attaques virulentes contre le gouvernement d'alors ; mais aujourd'hui il voit avec complaisance ses collègues faire ce qu'il blâmait, et le gouvernement d'aujourd'hui est pour cela doublement coupable ; $70,000 est une somme énorme, c'est plus que nous n'avons jamais dépensé.

L'honorable M. FITZPATRICK: J'admets que nous dépensons beaucoup d'argent en honoraires d'avocats. Nous en dépensions beaucoup auparavant et nous en dépenserons encore plus aujourd'hui, mais mon honorable ami me permettra de lui rappeler qu'en 1893 les dépenses de ce chef se sont élevées à $143,000, et que l'année dernière nous les avons réduites à $72,000. Mon honorable ami ne peut refuser de nous accorder du mérite pour cela. En 1894-95-96, les sommes payées aux avocats dans la ville d'Ottawa ont varié entre $17,000 et $19,000 ; tandis que pendant l'exercice finissant au 1er juillet dernier, nous n'avons payé guère plus que $5,000, et mon honorable ami concèdera que bien que nous payions encore beaucoup en frais d'avocat, nous avons cependant réussi à réduire cete dépense. Nous allons continuer dans la même direction et je puis l'assurer que nous allons encore faire mieux dans l'avenir.

M. R. L. BORDEN : Je crois que le ministre de la Justice aurait dû admettre aussi que nous avons augmenté le traitement de certains fonctionnaires du ministère de la Justice pour remplir les mêmes devoirs que remplissaient les avocats du dehors, de sorte que l'économie n'est pas aussi grande qu'il la représente.

L'honorable M. FITZPATRICK : J'ai ajouté que nous avions augmenté de $1,000 le traitement du sous-ministre. Permettez-moi aussi d'ajouter que nul plus que le sous-ministre n'a coopéré dans le travail de réduction, qui n'aurait pas pu être accompli sans sa coopération loyale et effective.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

Reprise de la séance en comité à huit heures.

Ministère des Travaux publics—Traitements, $53,000.

M. TAYLOR : Il serait peut-être bon, M. l'Orateur, que l'honorable ministre des Travaux publics (l'honorable M. Sutherland), nous donnerait dès maintenant des explications générales sur la position relative du ministère des Travaux publics et du ministère de la Marine et des Pêcheries, afin que nous sachions si les crédits que nous allons voter dans ce budget seront dépensés par l'honorable ministre des Travaux publics, ou transférés à un autre ministère. Je vois par les journaux qu'on a fait un remaniement général, et que le ministre des Travaux publics a été virtuellement dépouillé de tous ses pouvoirs qui ont été transférés au ministère de la Marine et des Pêcheries. Le ministre des Travaux publics pourrait aussi bien alors fermer boutique, parce qu'il n'a plus pour ainsi dire que quelques édifices publics à surveiller, et dans ces circonstances, je crois que le ministre nous doit une explication pleine et entière des changements qui ont été faits.

M. CLARKE : Faites-nous tout connaître.

L'honorable JAMES SUTHERLAND (ministre des Travaux publics) : L'occasion se présentera plus tard de faire la déclaration qu'on me demande, et pour le moment, je ne demanderai pas au comité de voter aucun argent devant être dépensé par un autre ministère que celui des Travaux publics. Il y aura dans le budget un ou deux crédits se rapportant aux relevés hydrographiques et à certains travaux dans le chenal du Saint-Laurent, et ce sera le temps alors de donner les explications demandées. Mais pour

le moment, je ne demanderai aucun argent qui ne devra pas être dépensé par le ministre des Travaux publics.

M. HENDERSON : Nous ne nous attendons certainement pas que le l'honorable ministre va nous demander de lui voter de l'argent qui ne sera pas dépensé par le ministère des Travaux publics, mais ce que nous voulons savoir, c'est ceci : Quel est le ministre des Travaux publics qui va dépenser ces crédits ? Ainsi que l'a si bien dit l'honorable député de Leeds-sud (M. Taylor) il y a eu un tel remue-ménage dans les deux ministères de la Marine et des Pêcheries et des Travaux publics que de ce côté-ci de la Chambre comme de l'autre côté, personne ne sait plus comment sont divisés ces deux ministères, et je ne vois pas comment le ministre peut refuser de donner maintenant les explications que nous demandons, car il me semble que pour décider des affaires publiques, nous devons avoir une connaissance raisonnable de ce que nous sommes appelés à régler. Je suis heureux que mon honorable ami ait soulevé cette question maintenant. J'y songeais depuis quelque temps et je me demandais comment nous ferions pour obtenir ces renseignements, parce qu'il n'y a aucun doute que pendant cette session, il se présentera des cas où nous devrons savoir à quel ministre il faudra s'adresser au sujet d'allocations que nous croirons nécessaires à certains travaux, et, à mon avis, avant de nous demander de voter ces crédits le ministre nous doit des explications complètes. J'espère que l'honorable ministre des Travaux publics, ou celui qui agit en cette qualité ce soir, n'aura pas honte de dire au comité quelle part de son prestige et de son autorité lui a été enlevée par le ministre de la Marine et des Pêcheries (l'honorable M. Préfontaine).

Mon honorable ami a toutes mes sympathies, parce que je crois qu'il a été traité injustement, et des députés de la province d'Ontario auraient préféré que l'on n'eût pas, sous la direction ou la pression de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, traité le ministère des Travaux publics avec une main de fer, ainsi qu'il paraît avoir été traité. Je crois donc que l'honorable ministre des Travaux publics doit dire à la Chambre maintenant quel est l'état des choses, afin que nous puissions discuter chaque crédit avec intelligence.

L'honorable M. SUTHERLAND : En réponse à mon honorable ami (M. Henderson) je dois dire que je suis encore ministre des Travaux publics, car je n'ai pas résigné et je ne crois pas que je résigne pendant l'exercice pour lequel ces crédits sont demandés. S'il y avait une élection générale et qu'il y eût un changement de gouvernement, mon honorable ami pourrait peut-être alors prendre ma place, et je suis certain qu'il veillera à ce que l'argent soit dépensé le plus judicieusement possible, mais je vais m'efforcer, tant que je serai ministre des Travaux publics, de veiller à ce que le pays reçoive pleine et entière valeur pour son argent.

Nous demandons dans le budget du ministère des Travaux publics un crédit pour des levés hydrographiques, et lorsque nous arriverons à ce crédit, j'expliquerai comment il sera dépensé sous la direction du ministère de la Marine et des Pêcheries. C'est le changement que j'ai annoncé à la dernière session. C'est un petit crédit, $20,000 ou $30,000, je crois. Le seul autre crédit de même nature à l'occasion duquel on pourrait discuter les changements qui ont été faits, est l'allocation pour l'amélioration de la navigation dans le fleuve Saint-Laurent. Mes honorables amis ayant accepté ma parole l'année dernière que l'argent voté serait dépensé par le ministère des Travaux publics, je suis certain qu'ils l'accepteront encore cette année, parce que tout argent voté pour le ministère des Travaux publics sera dépensé par le ministre de ce département. Il n'y a aucun changement présentement. Les seuls changements proposés sont au sujet des deux services que j'ai mentionnés. Je ne cacherai rien au comité.

M. CLARKE : Le ministère des Travaux publics restera-t-il dans le même état qu'il était il y a douze mois ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Absolument dans le même état.

M. CLARKE : Exerce-t-il la même juridiction sur les travaux et services qu'il exerçait il y a douze mois ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Oui.

M. SPROULE : Mais les journaux ont annoncé que certains services du ministère des Travaux publics étaient transférés au ministère de la Marine et des Pêcheries, auquel, par leur nature, ils appartiendraient mieux. Est-ce que le pays a été trompé par les journaux, ou est-ce l'intention du gouvernement que le ministère de la Marine et des Pêcheries prenne charge de ces travaux ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je crois que l'on s'est mépris sur ce que j'ai dit à la dernière session, lorsque j'ai déclaré que suivant moi le service hydrographique appartenait plus naturellement au ministère de la Marine et des Pêcheries, et ce n'est que récemment que ce changement a été fait. Nous étions alors à la fin de la saison pendant laquelle on peut faire ces travaux, et l'on a cru qu'il serait bon d'attendre l'ouverture de la saison prochaine pour faire le changement. J'ai donné ordre de transférer ce service au ministère de la Marine et des Pêcheries pour l'année prochaine. Il y aura aussi probablement un transfert des travaux dans le Saint-Laurent.

M. CLARKE : Quelle sera la nature de ce changement ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Il se rapportera aux améliorations à faire dans le fleuve Saint-Laurent.

Ce sera le seul avec celui concernant le service hydrographique, et je ne crois pas rien cacher à la Chambre ni laisser la porte ouverte à des malentendus. Lorsque ces crédits seront demandés à la Chambre soit dans le budget du ministère des Travaux publics ou dans celui de la Marine et des Pêcheries, le gouvernement donnera alors des explications complètes.

M. CLARKE : Quels sont les travaux d'amélioration dans le fleuve Saint-Laurent que l'on a l'intention de transférer du ministère des Travaux publics au ministère de la Marine et des Pêcheries?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Les travaux du chenal entre Montréal et Québec.

M. CLARKE : De quelle nature?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Surtout les travaux de dragage et le nettoyage du chenal. L'éclairage et tous les autres services en rapport avec la navigation sont déjà sous la direction du ministère de la Marine et des Pêcheries. On a cru qu'il serait peut-être possible de faire une économie en mettant les travaux de dragage sous la direction du ministère de la Marine et des Pêcheries. C'est le seul changement que le gouvernement a en vue présentement.

M. CLARKE : Tous les travaux de dragage étaient faits autrefois par le ministère des Travaux publics?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Non pas ; rien que ceux qui se rapportaient au chenal même.

M. CLARKE : Tous les travaux de dragage dans le fleuve Saint-Laurent qui étaient faits autrefois par le ministère des Travaux publics lui seront enlevés?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Non. il y a peut-être ici un malentendu. Tous les travaux de dragage qui sont faits présentement dans les havres ou tous autres travaux d'améliorations des quais dans le fleuve Saint-Laurent resteront au ministère des Travaux publics. Il n'y a que l'entretien du chenal entre Montréal et Québec qui passe au ministère de la Marine et des Pêcheries.

M. CLARKE : Alors tout ce qui se rapporte à la navigation est enlevée au ministère des Travaux publics.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Dans le chenal.

M. CLARKE: Ces travaux étaient-ils faits auparavant par le ministère des Travaux publics ou par le ministère de la Marine et des Pêcheries.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Par le ministère des Travaux publics.

M. CLARKE : Est-ce que cela a aussi été enlevé?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : J'ai dit qu'il n'y avait pas eu de changement, et qu'il n'était pas probable qu'il y en eut cette année.

M. CLANCY : Lorsque le ministre parle du fleuve Saint-Laurent, parle-t-il de tout le fleuve Saint-Laurent ou seulement du Saint-Laurent en aval de Montréal ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Seulement du chenal en bas de Montréal.

M. TAYLOR : Tous les travaux de dragage qui depuis plusieurs années étaient faits par le ministère des Travaux publics sont maintenant divisés entre ce ministère et celui de la Marine. Le ministère des Travaux publics a à Sorel un chantier considérable pour la construction et la réparation des dragues, et je crois que le changement que l'on propose de faire pourra non seulement avoir l'effet d'amener la confusion dans les comptes, mais causera un surcroît de dépenses. Je crois que ce changement est une grande faute et contre les intérêts du pays. Le ministère des Travaux publics devra céder certaines dragues au ministère de la Marine et celui-ci sera obligé de les faire manœuvrer ; mais lorsqu'elles auront besoin de réparations il faudra les faire réparer par le ministère des Travaux publics, à moins d'ouvrir d'autres chantiers coûteux. Je ne crois pas qu'aucun homme d'affaires conduirait sa besogne de cette manière. Je crois que l'ouvrage serait mieux fait et à meilleur marché s'il était fait par un seul ministère.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Tous ces détails pourront être discutés lorsque nous serons arrivés au crédit demandé pour ces travaux.

M. CLARKE : L'intention du gouvernement est-elle de transférer le chantier de Sorel du ministère des Travaux publics à celui de la Marine ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : C'est notre intention et le gouvernement sera prêt à donner à la Chambre tous les renseignements qu'elle voudra avoir lorsque nous demanderons un crédit pour cette fin.

M. CLARKE : Et dans ce cas-là les dragues du ministère des Travaux publics seront envoyées au ministère de la Marine et des Pêcheries pour être réparées ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Pas nécessairement.

M. CLARKE : Comment ferez-vous ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Comme nous faisons aujourd'hui pour la plus grande partie des réparations. On les répare aux endroits où elles sont, dans la Nouvelle-Ecosse, Ontario ou ailleurs. On fait à Sorel beaucoup de choses qui ne servent pas

au chenal, mais tous ces détails viendront plus tard.

M. INGRAM : L'année dernière, le ministre nous a demandé un crédit de $51,800 pour des travaux à Sorel, et cette année, nonobstant le fait que le ministre des Travaux publics a moins d'importance que l'année dernière, ce crédit est augmenté à $53,-150. Depuis des années, c'est dans le ministère des Travaux publics que se font ces travaux et il doit y avoir ou il devrait y avoir une bonne raison pour faire ce changement. La question a été longuement discutée l'année dernière, mais on n'a jamais donné à la Chambre la raison de ces changements. C'est le temps, maintenant, de la connaître.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Les fonctionnaires pour lesquels ce crédit est demandé ne sont aucunement dérangés par ces changements, et l'augmentation que l'on constate ne couvre que l'augmentation de $50 par année recommandée par le sous-ministre en faveur des fonctionnaires que l'on juge la mériter. Vingt-sept sur les trente-deux fonctionnaires de ce ministère recevront l'augmentation de $50, ce qui comprend virtuellement tous les fonctionnaires qui ont droit de l'obtenir ; les autres sont le sous-ministre, l'ingénieur en chef et l'architecte en chef. Je crois que mon honorable ami (M. Ingram) comprendra qu'il vaudrait bien mieux discuter cette question de changements lorsqu'il s'agira d'un crédit qui s'y rapporte.

M. INGRAM : Nous devons donc conclure que ce changement a été fait soit parce que l'honorable ministre des Travaux publics n'était pas apte à administrer son ministère ou qu'il fallait contenter un autre ministre à ses dépens. Ces changements diminuent le prestige de l'honorable ministre des Travaux publics, et s'il y a une bonne raison pour les faire, on devrait la faire connaître maintenant.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Le sous-ministre m'informe que le crédit spécial qui a été dépensé par l'ex-ministre a été pris sur le crédit affecté au chenal, et que c'est le seul item qui pourra donner matière à discussion.

M. SPROULE : Il y a deux renseignements qui, suivant moi, devraient être donnés au parlement sans le moindre retard : premièrement, un changement dans les portefeuilles; deuxièmement, un changement dans l'administration des ministères. Le premier de ces renseignements doit être donné le plus tôt possible après l'ouverture des Chambres, et le deuxième dès que nous commencerons à voter les crédits.

Si vous enlevez à un département la moitié de ses attributions, il s'ensuit necessairement que vous n'aurez pas besoin du même nombre d'employés pour faire moins d'ouvrage, et maintenant que nous sommes sur le point de voter les crédits du ministère des Travaux publics nous voulons savoir si les travaux qui étaient faits autrefois par ce ministère le seront à l'avenir par le ministère de la Marine et des Pêcheries. Il est important que nous sachions comment les travaux doivent être divisés entre les deux ministères, afin que nous puissions juger s'il est nécessaire de voter tout cet argent ou moins. Pour cette raison, c'est le temps qu'on nous donne une explication complète non seulement au sujet du ministère des Travaux publics, mais au sujet de tous les autres ministères auxquels on se propose de transférer des attributions ou services autrefois exécutés par un autre.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : J'approuve entièrement les principes énoncés par mon honorable ami, mais je crois avoir dit clairement au comité que le crédit que je demande présentement n'a aucun rapport avec les fonctionnaires ou employés aux travaux qui seront transférés à l'autre ministère.

M. SPROULE : Ce n'est pas la question. Si vous avez beaucoup moins d'ouvrage à faire, aurez-vous besoin de tout cet argent ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : L'honorable député comprendra que la quantité de travail et le nombre de fonctionnaires à Ottawa ne peuvent être beaucoup diminués lorsque je lui dirai que le changement qui sera fait au commencement de la saison, ne s'appliquera qu'à une dépense d'environ $500,000, ce qui n'est pas considérable sur une dépense totale de $5,000,000 à $10,000,-000 et surtout ne peut avoir beaucoup d'influence sur le personnel des fonctionnaires à Ottawa, vu que les employés qui font les travaux compris dans le changement ne sont pas à Ottawa et ne sont pas payés à même ce crédit.

M. HENDERSON : Pendant le session dernière, le parlement a accordé au gouvernement le pouvoir de transférer, par décret du conseil, du ministère des Travaux publics au ministère de la Marine et des Pêcheries certains travaux qui étaient autrefois faits par le premier. Nous avons enfin réussi à savoir qu'environ $500,000 de travaux qui étaient faits autrefois par le ministère des Travaux publics seront à l'avenir faits par le ministère de la Marine et des Pêcheries, et il est très possible que d'ici au 30 juin 1905, on fera encore d'autres changements importants. Je voudrais savoir de l'honorable ministre des Travaux publics si ce transfert de travaux au ministère de la Marine et des Pêcheries a été fait à sa demande ou à celle du ministre de la Marine et des Pêcheries ? J'espère que l'honorable ministre répondra à cette question. L'honorable député d'Elgin-est (M. Ingram) a appelé, il y a quelques instants, l'attention du comité sur le fait que le ministre demandait cette année pour son personnel de fonctionnaires $1,000 de plus que l'année dernière.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Ainsi que je l'ai expliqué, il n'y a que l'augmentation statutaire annuelle de $50.

M. HENDERSON : J'ai compris cela. Mais le point sur lequel j'insiste, c'est que bien que le ministre des Travaux publics soit relevé d'une bonne quantité d'ouvrage pour ses ingénieurs et ses architectes, le coût de ce personnel n'a pas diminué. Suivant moi, s'il y a moins à faire il devrait y avoir moins à payer. Si j'examine maintenant le budget du ministre de la Marine et des Pêcheries, je vois qu'il y a là une augmentation assez forte de la dépense, et il n'y a aucun doute que lorsque nous serons appelé à voter ces crédits on expliquera l'augmentation en disant qu'elle est due au fait que beaucoup de travaux qui étaient faits autrefois par le ministre des Travaux publics seront faits à l'avenir par le ministère de la Marine et des Pêcheries.

Si la totalité de l'ouvrage à faire par les deux ministères ne représente que ce qui est fait aujourd'hui, il ne devrait pas y avoir d'augmentation de personnel, mais on se propose d'augmenter celui du ministère de la Marine et des Pêcheries de 52 à 56. C'est donc le moment de discuter toute la question, car si nous votons ce crédit aujourd'hui, nous serons impuissants à l'égard du ministère de la Marine et des Pêcheries qui demande cette année $4,500 de plus que l'année dernière pour payer son personnel.

Mais je crois que le ministre des Travaux publics a été un peu maltraité dans cette affaire. Comme de raison, si le changement a été fait à sa demande, si c'est lui-même qui a demandé qu'on enlève certaines attributions à son ministère, le chef du gouvernement ne peut alors être blâmé. Mais si au contraire la demande est venue d'un autre ministre, son cadet dans le cabinet, et que le gouvernement a accédé à cette demande, je crois alors que le ministre les Travaux publics a été injustement traité, et nous avons le droit de savoir, avant de voter ce crédit, de quel côté sont venues la demande et la pression en faveur du changement qui paraît avoir eu lieu; car il n'y a aucun doute qu'un changement a eu lieu, vu que le ministre de la Marine et des Pêcheries demande beaucoup plus d'argent pour payer son personnel, tandis que le ministre des Travaux publics n'en demande réellement pas plus que l'année dernière.

L'honorable M. J. SUTHERLAND: Si mon honorable ami (M. Henderson) examine les détails de ce crédit, il verra que nous n'avons pas cette année, d'autres ingénieurs à payer que l'ingénieur en chef du ministère. Quant à l'architecte il n'a jamais rien eu à voir dans les travaux qui seront transférés à l'autre ministère. J'ai déjà exprimé dans cette Chambre l'opinion que le service hydrographique devrait être transféré au ministère de la Marine et des Pêcheries.

M. SPROULE : Est-ce là tout ce qui a été transféré.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : C'est tout.

M. HENDERSON : Il y a deux ans le service hydrographique était fait par le ministère de la Marine et des Pêcheries et je ne savais pas qu'il lui avait été enlevé.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : L'ex-ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte) l'avait pris sous ses charges et avait un bateau et un personnel à cette fin. J'ai dit à la session dernière que je croyais que c'était une erreur, et que l'ouvrage devrait être confié à un seul ministère et de cette manière il pourrait être fait mieux et à meilleur marché. Je crois avoir dit aussi qu'il était trop tard alors pour faire ce transfert, mais le sous-ministre y procède maintenant. La balance de ce crédit s'applique aux améliorations du chenal du Saint-Laurent, et le changement ne peut influer en rien sur les autres dépenses du ministère.

M. TAYLOR : Si l'argument du ministre au sujet du service hydrographique vaut quelque chose, il s'applique certainement avec plus de force aux traveaux de dragage. S'il croit que les levés hydrographiques peuvent être faits d'une façon plus efficace lorsqu'ils seront sous la direction d'un seul ministère, comment peut-il dire qu'il sera plus avantageux de diviser entre deux ministères les travaux de dragage qui demandent un outillage considérable?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Nous pourrons discuter plus tard les changements qui seront faits plus tard. Pour le moment, il n'y en a pas d'autres que ceux que j'ai indiqués.

M. TAYLOR: Nous devons accepter comme parole d'évangile la déclaration que le ministre de la Marine et des Pêcheries a faite à Montréal avant la dernière élection. Il a dit qu'il aurait tous ces travaux sous sa direction. Il devait avoir la direction des dragues et le creusage du chenal du Saint-Laurent. Si le chantier de Sorel et la moitié des travaux de dragage doivent passer sous la direction du ministère de la Marine et des Pêcheries, le ministre des Travaux publics devrait au moins céder six ou huit de ses fonctionnaires au ministre de la Marine et des Pêcheries. Un marchand faisant le commerce de gros et de détail qui abandonnerait le commerce de détail pourrait certainement se dispenser de plusieurs de ses commis, et le ministre des Travaux publics devrait pouvoir faire la même chose. Nous savons qu'aussitôt qu'un travail est divisé, il coûte presque le double au pays.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Mon honorable ami (M. Taylor) ne semble pas comprendre que ces travaux ont leur personnel séparé, et que le crédit que je demande présentement à la Chambre n'est pas pour ces fonctionnaires. Lorsque je demanderai le crédit qui leur sera appliqué, alors nous pourrons le discuter, mais jusque-là je suis

certain que mon honorable ami me croira lorsque je lui dis que les transferts proposés ne changent rien au personnel des fonctionnaires, à part peut-être les changements que le sous-ministre ou l'ingénieur en chef ont le droit de faire.

M. TAYLOR : Les employés du chantier de Sorel sont payés par le ministre des Travaux publics ; leurs chèques sont faits dans ce ministère, et tout cet ouvrage a été fait jusqu'ici par le personnel régulier. Ce personnel n'aura plus aujourd'hui cet ouvrage à faire. Le creusage du chenal étant fait aussi par le ministère des Travaux publics, mais les commis de ce ministère n'auront plus à faire la correspondance qui en découle, etc. De sorte que je crois que le ministre des Travaux publics devrait en transférer quelques-uns au ministère de la Marine et des Pêcheries.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je ne le crois pas. Mon honorable ami comprendra que l'ouvrage dans le ministère des Travaux publics ne sera guère diminué. Il est vrai que les chèques sont faits ici par le comptable du ministère des Travaux publics, mais nous ne faisons ici aucun des calculs préliminaires concernant le temps du travail, etc. Tout cela est fait à Sorel. Le comptable n'aura plus à signer ces chèques, mais il restera encore assez d'ouvrage pour l'occuper lui et ses assistants. Le personnel des fonctionnaires à Ottawa n'a rien à faire aujourd'hui avec la partie technique des travaux qui se font à Sorel, où sont préparés tous les plans, devis, etc.

M. SPROULE : Quel est le ministère qui s'occupe de l'éclairage du Saint-Laurent ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Le ministère de la Marine et des Pêcheries.

M. SPROULE : Quel ministère avait charge de ces travaux auparavant ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je crois qu'ils étaient sous la surveillance des commissaires du havre, auparavant.

M. SPROULE : Est-ce que le ministère des Travaux publics n'a pas pendant un certain temps construit les phares ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Il y a plusieurs années déjà que ce travail ne se fait plus sous sa surveillance.

M. SPROULE : Y a-t-il quelque changement au sujet des havres des grands lacs ?

Il serait bon que nous nous fussions renseignés à ce sujet, vu ce qui a paru depuis quelque temps dans les journaux qui nous disent que les travaux qui auparavant étaient faits par le ministère des Chemins de fer et Canaux et le ministère des Travaux publics seront à l'avenir faits par le ministère de la Marine et des Pêcheries. Si nous voulons discuter ces choses avec intelligence, nous devons savoir quelle sera la part d'ouvrage de chacun de ces ministères, afin que nous sachions qui va dépenser l'argent.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : L'honorable député ne doit pas tenir compte de ce qu'il lit dans les journaux. Il sait que le parlement a accordé au Gouverneur en conseil le pouvoir de faire ces changements. Quant à moi, j'ai tout lieu de croire que les crédits que je demande ne seront dépensés que pour l'objet désigné. Pour ma part je ne prévois aucun changement, et la Chambre peut être convaincue que l'argent qu'elle vote pour le ministère des Travaux publics sera dépensé par ce ministère. Je suis allé plus loin et j'ai décrit d'une manière générale quel serait le résultat des arrangements proposés au sujet du chenal du Saint-Laurent. Si ces changements sont faits, ils n'auront aucun effet sur ce crédit ou sur aucun de ceux que je vais demander à la Chambre de m'accorder.

M. CLANCY : J'ai écouté avec un certain intérêt les explications de l'honorable ministre des Travaux publics en réponse à la question que lui a posée mon honorable ami le député de Halton (M. Henderson), savoir si les changements qui ont été faits, ou que l'on propose de faire, l'ont été ou le seront sur la recommandation de l'honorable ministre lui-même. Je ne veux pas être injuste à son égard et je crois qu'il prendra en bonne part ce que je vais lui dire. Il semble avoir le talent de nous dire des choses qu'on ne lui demande pas au lieu de répondre à ce qu'on lui demande. Mon honorable ami lui a demandé s'il avait recommandé ces changements. Sa réponse, autant que j'ai pu la comprendre, a été qu'il avait déclaré dans une circonstance précédente—la session dernière, je crois—que le service hydrographique devrait être fait sous la direction du ministère de la Marine et des Pêcheries auquel ce service appartenait autrefois. Mais cette réponse ne couvre pas tout, car l'honorable ministre a déclaré que ces changements s'appliquaient à des travaux représentant une dépense d'un demi-million au moins. Si je ne fais pas erreur nous ne dépensons pas un demi-million en travaux hydrographiques. Mais nous dépensons cette somme pour l'amélioration du chenal du Saint-Laurent en bas de Montréal. Si l'honorable ministre me le permet, je vais répéter la question sous une forme plus concise. L'honorable ministre a-t-il recommandé des changements concernant l'amélioration du chenal et les travaux hydrographiques? Ces changements ont-ils été faits sur sa recommandation?

Il vient de tenir sa deuxième conférence avec le ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) et à coup sûr, il doit être en mesure, aujourd'hui, d'élucider la question. Le ministre des Finances, j'en suis convaincu, viendra en aide à son collègue, le ministre des Travaux publics, pour répondre à ma question.

L'honorable M. SUTHERLAND : Je ne sais trop si la question est posée loyalement. L'honorable député (M. Clancy), sans doute,

est au courant de la pratique du droit constitutionnel. Pour mon compte, je n'ai aucune objection à sa question ; je croyais même l'avoir fait. Je le répète, j'at conseillé les modifications en question, sans l'avoir recommandée ; car c'est au premier ministre qu'il appartenait de le faire. Du reste la question reviendra sur le tapis, plus tard.

M. CLANCY : L'honorable ministre approuve donc le remaniement effectué dans son ministère. Il consent à rendre au ministère de la Marine ces attributions qui, à mon avis, lui revenaient de droit. Mais, puisqu'il n'a pas recommandé cette modification, il semblerait que c'est contre son gré que son ministère est ainsi démantelé. Un de mes collègues a prétendu que c'est là une censure infligée au ministre lui-même. Je ne saurais me persuader qu'il manque des aptitudes voulues pour la gestion de son ministère. Le ministre se rangera, j'en suis sûr, à mon avis. Disons franchement notre pensée. Le ministère auquel il préside est un de ceux où se font les plus fortes dépenses de deniers publics. D'autre part, un de ses collègues ambitionne de se faire une plus large part de faveurs à distribuer à sa clientèle politique. Je ne crois pas exagérer en disant que si l'on taille et morcelle ainsi le ministère des Travaux publics, c'est dans le but de faire droit aux ambitions de ce collègue. Le pays saura gré au ministre de la franchise avec laquelle il nous a avoué qu'on a transféré à un autre ministère une partie des travaux exécutés avec tant de succès, depuis nombre d'années, par son propre ministère, et cela non pas dans l'intérêt public; car, j'en suis convaincu, il a tenu compte de l'intérêt public comme de la légitime jalousie qu'il éprouve à l'endroit de son propre ministère. Et il a refusé de donner son adhésion à ce remaniement.

La Chambre et le pays ont droit aux éclaircissements les plus circonstancés, non seulement sur les réformes effectuées jusqu'ici, mais sur celles qu'on projette pour l'avenir. Est-ce qu'au moyen de pareille opération on va continuer à morceler ainsi le ministère des Travaux publics, et cela afin de satisfaire l'appétit du ministre de la Marine, si avide de faveurs à distribuer à sa clientèle politique ; ou bien, est-ce le seul remaniement qu'on se propose de faire dans ce sens ? Comme l'ont fait observer quelques-uns de mes collègues, le chapitre du budget consacré à l'administration publique accuse une forte augmentation, qui tient surtout au remaniement en question. Convaincu qu'il est de la responsabilité qui lui incombe non seulement à l'endroit de son ministère, mais encore à l'égard de la politique du gouvernement, l'honorable ministre ne saurait se flatter que la Chambre adopte les crédits en discussion, s'il n'est en mesure de nous éclairer sur le système que le cabinet entend appliquer à l'avenir à ce sujet.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : L'honorable député (M. Clancy) pose une question plus directe et plus précise que celle formulée par le député d'Halton (M. Henderson). J'ai estimé de mon devoir d'apporter une réponse à la question formulée par ce dernier. L'orateur précédent a voulu donner à mes paroles une interprétation qu'elles ne comportent point. Il ne l'ignore point, tout remaniement effectué de la sorte ne s'opère que par l'autorité de l'Exécutif. Tant que je détiens mon portefeuille, je dois assumer, de concert avec mes collègues, la responsabilité de pareil remaniement. Du reste, à mon avis, le cabinet ne saurait se préoccuper de tous ces racontars de journaux. Une seule question, peut-être, pourrait s'imposer ici à nos délibérations : ce remaniement est-il dans l'intérêt public ? Cette question pourrait s'imposer à notre attention et se débattre avec plus de profit, lorsque le crédit demandé dans ce but viendra en délibération.

A coup sûr, l'honorable député ne saurait exiger que je m'attarde à discuter des comptes rendus des journaux que je n'ai pas lus ou même ceux que j'aurais parcourus. Je me suis borné à faire l'exposé des faits et de la situation.

M. CLANCY : Il ne s'agit nullement des comptes rendus de journaux. Le ministre le sait, la session dernière, le gouvernement a obtenu législativement de cette Chambre le pouvoir illimité d'effectuer le remaniement des ministères. Virtuellement le gouvernement aurait pu, s'il l'eût voulu, transférer au ministère de la Marine la plus forte partie des travaux et des attributions du ministère des Travaux publics. Nous avons le droit de savoir s'il se dépense aujourd'hui au ministère de la Marine un dollar de plus qu'autrefois. A titre de ministre d'Etat, responsable de la gestion financière de son ministère, il est tenu de nous donner ces éclaircissements. Voici la question que je lui ai posée : puisqu'il est au courant de la politique du cabinet, peut-il nous dire si le gouvernement a l'intention de poursuivre de temps à autre ces remaniements du ministère auquel il préside, comme, du reste, le cabinet est autorisé à le faire, sous l'empire de la loi établie la session dernière?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je me suis efforcé de faire bien comprendre à la Chambre que le gouvernement ne se propose d'effectuer aucun autre changement que celui que j'ai fait connaître. Je l'affirme positivement, au cours de l'exercice auquel ces crédits sont affectés, le gouvernement ne fera pas d'autre remaniement que celui déjà indiqué.

M. CLANCY : L'honorable ministre n'a pas catégoriquement répondu à ma question. Au cours de l'exercice auquel le crédit en discussion est affecté, il n'y aura, affirme-t-il, aucun autre changement. Mais il y a plus,

cette année, déclare-t-il, il y aura un demi-million de dollars de dépense ; quel sera le chiffre de cette dépense pour le prochain exercice ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Il s'agit en ce moment des crédits de l'exercice actuel et il n'y a pas lieu de s'occuper de la politique qu'adoptera le gouvernement à l'avenir. Il n'est nullement question de mesures comme celles que l'honorable député nous signale. Je ne saurais donner de réponse plus franche que celle-là. Je ne sache pas que le gouvernement ait jamais mis à l'étude aucune mesure de ce genre.

M. SPROULE : Le ministre tient sans doute à nous donner les renseignements voulus, mais peut-être son explication n'est-elle pas complète. La session dernière, nous avons adopté une loi accordant au gouvernement certains pouvoirs et nous tenons à savoir s'il a, oui ou non, utilisé ces pouvoirs. Le ministre ne nous a rien dit sur les intentions futures du gouvernement. Nous tenons à être renseignés et sur le passé et sur l'avenir. C'est une demande fort légitime. Nous serons alors en meilleur lieu de discuter les crédits qu'il nous demande. Il nous informe que le lever hydrographique en question est du ressort du ministère de la Marine. Est-ce que le lever hydrographique qu'on devait exécuter sur le lac Supérieur a été transféré au ministère de la Marine ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : De temps immémorial, ces travaux se sont exécutés sous la direction du ministère de la Marine.

M. SPROULE : De quelles études s'agit-il ?

L'honorable J. SUTHERLAND : Il s'agit des travaux qui s'exécutent sur le fleuve Saint-Laurent. Ce sont les seuls travaux qui soient transférés du ministère des Travaux publics au ministère de la Marine.

M. SPROULE : Qu'adviendra-t-il des travaux confiés au ministère des Chemins de fer ?

L'honorable J. SUTHERLAND : Tous ces travaux seront centralisés au ministère de la Marine.

M. SPROULE : Il y a deux questions sur lesquelles nous avons droit d'être éclairés à brève échéance. D'abord, nous avons droit d'obtenir des éclaircissements au sujet des changements ministériels, et ces renseignements nous manquent encore. En deuxième lieu, au début de la discussion sur la loi des finances, nous avons droit d'être renseignés sur les remaniements effectués dans les différents ministères, relativement au transfert de certains travaux et de certaines attributions d'un ministère à l'autre. Nous avons droit à des éclaircissements à cet égard, puisque la discussion des articles du budget relatif à un ministère intéressent indirectement l'autre ministère.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Il ne s'est pas fait d'autres remaniements et il n'est nullement question d'en effectuer d'autres.

M. SPROULE : On prétend qu'il sera fait certains remaniements au cours de l'exercice.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Il est impossible de dire ce qui se fera au cours du prochain exercice. Il peut survenir certains événements qui nécessiteront d'autres remaniements. Il ne s'effectuera pas d'autres changements que ceux que j'ai mentionnés, d'ici à la prochaine réunion des chambres.

M. SPROULE : La loi porte qu'il pourra s'effectuer certaines modifications par voie de décret, et il importe alors de savoir si le gouvernement se propose de faire quelques remaniements au cours de l'exercice actuel.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Quant à mon ministère et quant à la politique du gouvernement, je ne sache pas qu'il soit question d'effectuer d'autres remaniements.

M. SPROULE : Je désire soulever une autre question. Je remarque que dans quelques ministères, certains fonctionnaires ont reçu des augmentations statutaires sous l'empire de l'administration publique adoptée l'année dernière. D'après le contexte de la loi, je ne vois pas bien clairement à quelle époque elle entre en vigueur. Dans quelques ministères, me dit-on, la loi a déjà reçu son application ; quelques fonctionnaires bénéficient des dispositions de cette loi, tandis que d'autres n'en jouiront qu'à l'avenir. Le ministre voudra bien dire sa pensée sur l'application actuelle de la loi et nous apprendre quels sont les ministères qui en bénéficient ?

L'honorable M. FIELDING : La loi en question attribuait au gouvernement l'autorisation d'exercer certains pouvoirs. Quant à certaines parties de la loi, tous les ministères, si je ne me trompe, ont bénéficié des privilèges qui en découlent. Il y a certaines parties de la loi qui sont restées sans application, comme par exemple, celle qui crée une classe connue sous le nom de classe 'A'. Il n'y a encore rien de décidé sur la question de savoir quels sont les fonctionnaires des ministères qui ont droit de recevoir l'avancement visé par la loi. Tous les ministères, si je ne me trompe, ont bénéficié de certaines dispositions de la loi.

M. SPROULE : J'ignore comment la loi fonctionne, car je ne connais pas assez familièrement la question ; mais, me dit-on, en raison des crédits actuellement en délibération, certains fonctionnaires seulement obtiennent la pleine augmentation à laquelle ils ont droit ; quelques-uns touchant une augmentation de $50 et d'autres une augmentation de $25, c'est-à-dire que la loi ne s'ap-

plique pas d'une façon uniforme dans tous les ministères. Si j'en juge d'après les crédits en discussion, je constate que là où le chiffre des fonctionnaires est le même que l'année dernière, l'augmentation demandée ne s'élève pas au-dessus du chiffre ordinaire. Ainsi, dans le ministère des Travaux publics, il y a une augmentation de $1,350, tandis que dans d'autres ministères, le budget ne paraît pas contenir d'augmentations statutaires. Ainsi, dans le ministère des Travaux publics, il y a une augmentation de $1,350, et le nombre des employés, qui est de 32, demeure stationnaire. Ce chiffre de $1,350 représenterait donc l'augmentation statutaire accordée à ces fonctionnaires sous l'empire de la nouvelle loi.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Le nombre des employés est de 27, et en multipliant la somme en question par ce chiffre, on obtient le montant de l'augmentation que chacun reçoit.

M. SPROULE : Dans le ministère des Travaux publics, les fonctionnaires obtiendraient donc cette augmentation, tandis que dans d'autres ministères, ils en seraient privés. Pourquoi donc ceux-là bénéficieraient-ils de la loi, au détriment des autres ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Le sous-ministre m'affirme que tous les employés bénéficient de l'augmentation sous l'empire de la nouvelle loi.

M. SPROULE : Il en est d'autres qui n'en bénéficient pas, en dehors de la classe " A ".

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Tous les employés du ministère des Travaux publics qui ont droit à cette augmentation sous l'empire de la loi, en bénéficient.

M. SPROULE : Au ministère des Travaux publics les fonctionnaires obtiennent cette augmentation, paraît-il, tandis que dans les autres ministères ils en sont privés.

L'honorable M. FIELDING : Nous serons en lieu de débattre la question, lorsque le budget de chaque ministère viendra en délibération. L'application de la loi est uniforme en ce qu'elle autorise le gouvernement à exercer certains pouvoirs, tandis qu'il est laissé à chaque ministère de prendre l'initiative relativement à ses propres fonctionnaires, et il est fort possible que l'exercice de cette initiative ne soit pas simultané. Si je ne me trompe, tous les ministères ont bénéficié des dispositions générales de la loi. Dans mon propre ministère, tous les fonctionnaires ont bénéficié de la loi, sauf la classe " A ".

M. SPROULE : Il est possible que tous les ministres n'aient pas exercé leur initiative simultanément. Si l'arrêté du conseil a été adopté l'année dernière, assurant l'application de la loi relativement à une catégorie de fonctionnaires publics et qu'elle n'ait pas été appliquée dans un autre ministère avant cette année, ce serait une grave injustice.

L'honorable M. FIELDING : L'application de la loi s'est faite au cours de la même année. Je ne prétends point qu'on l'ait appliquée en différents exercices.

M. SPROULE : Le ministre des Finances est sans doute en mesure de nous donner les explications voulues. Il y a sans doute eu erreur quelque part.

L'honorable M. FIELDING : Une ou deux dispositions de la loi prêtaient peut-être à discussion et cette divergence d'interprétation a pu occasionner quelques retards ; mais quant aux classes bien établies de fonctionnaires dans tous les ministères, ils ont bénéficié de la loi. Il est possible qu'ils n'aient pas tous reçu l'augmentation le même jour, mais en définitive ils l'ont reçue. S'il y a des exceptions, elles sont sans doute bien motivées et l'honorable député devrait nous signaler un cas en particulier, s'il veut obtenir des éclaircissements.

M. SPROULE : La loi a été établie au cours de cet exercice, mais après le commencement d'un exercice financier. Les fonctionnaires bénéficieraient-ils de la moitié ou des trois quarts de l'exercice ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Si je ne me trompe, la loi est entrée en vigueur aussitôt après sa proclamation.

M. SPROULE : Voici la seule disposition de la loi qui porte sur la question :

Toutes les sommes d'argent votées par le parlement pour l'exercice qui prendra fin le trentième jour de juin 1904 et affectées au paiement des appointements et augmentations des appointements de personnes présentement employées dans le service civil public, sont, si un employé est promu à une classe plus élevée, ou est transféré à une autre position dans le service public, ou acquiert droit à une augmentation d'appointements, sous l'empire du présent acte, utilisables pour le paiement des appointements de tel employé ainsi promu ou transféré, ou qui a ainsi acquis droit à une augmentation ou auquel a été accordé une augmentation d'appointements comme susdit ; dans le cours de l'exercice prenant fin le trentième jour de juin 1904 peuvent être payées à même le fonds du revenu consolidé du Canada telles sommes d'argent votées par le parlement, mais nécessaires pour le paiement des appointements et augmentations d'appointements autorisés par le présent acte.

Les deniers en question sont utilisables, du moment que le gouvernement exerce certains pouvoirs ; mais reste à savoir si le gouvernement, par l'exercice de ce pouvoir a mis les fonctionnaires en mesure de bénéficier de la loi tous en même temps ou si quelques-uns ont pu en bénéficier pendant la moitié ou les trois quarts de l'exercice, tandis que d'autres ont été exclus de la participation à ces avantages jusqu'aujourd'hui.

L'honorable M. FIELDING : La loi est devenue en vigueur le 23 octobre.

M. SPROULE : Elle a reçu sa sanction à cette date.

L'honorable M. FIELDING : Le jour de la proclamation, la loi est entrée en vigueur et elle s'applique à chaque fonctionnaire public, du moment que le chef de chaque ministère exerce son initiative. Peut-être y a-t-il eu écart de quelques semaines en raison de l'absence du ministre ou de la multiplicité de ses occupations. Les dates auxquelles se font ces avancements peuvent varier dans une certaine mesure peu importante, mais pas suffisamment pour créer un écart important dans les traitements des différents fonctionnaires. Peut-être quelques ministères ont-ils appliqué la loi sans aucun retard, tandis que d'autres ont retardé de quelques semaines, mais cela ne saurait créer de différence importante dans le délai.

M. SPROULE : L'augmentation date-t-elle du jour où le décret a été rendu par le conseil des ministres, ou bien du quart ou de la moitié de l'exercice ?

L'honorable M. FIELDING : Tout dépend de l'initiative exercée par chaque ministère. D'ordinaire, les traitements comptent du jour même de la nomination. Si on faisait dater l'augmentation statuaire du jour même de la sanction de la loi, l'auditeur général, je suppose, approuverait le compte ; mais s'il s'écoulait un délai considérable, le traitement, je suppose, daterait de l'époque même de la nomination. Avant de donner une réponse plus circonstanciée, force serait à chaque ministère d'étudier l'initiative prise sous l'empire de la loi.

M. SPROULE : Le ministre vise dans sa réponse les classes spéciales créées sous l'empire de la loi, tandis que je m'occupe de l'augmentation statutaire ordinaire établie pour tous les fonctionnaires.

L'honorable M. FIELDING : Sans doute, il faut savoir distinguer entre l'augmentation statutaire ordinaire et l'augmentation spéciale établie la session dernière. L'augmentation statutaire ordinaire existe de vieille date. Dans quelques cas, en raison de l'échelle de traitements adoptée sous l'empire de la nouvelle loi, le fonctionnaire aura droit à quelque chose au delà de l'augmentation statutaire ; mais abstraction faite de savoir s'il a droit à l'augmentation statutaire déjà établie, je puis affirmer qu'il l'a reçue.

M. HENDERSON : Pour en revenir à la question que nous discutions il y a un moment, au sujet des remaniements effectués dans les ministères des Travaux publics et de la Marine, je me suis efforcé de mettre la main sur le texte de la loi auquel j'ai fait allusion tantôt ; mais les tables des matières de ces statuts compilées par ces fonctionnaires si grassement rétribués sont si vagues que je ne réussis jamais à trouver ce que je cherche. Je m'étonne que quelque ministre ne s'occupe pas de la chose et ne propose l'adoption d'un meilleur système pour les tables de matières des statuts.

Il y a profusion de tables de matières dans ce livre et force nous est de feuilleter ces diverses tables avant de tomber accidentellement sur l'article recherché. Le gouvernement ayant exercé son initiative basée sur cette loi, en transférant par voie de décret du conseil au ministère de la Marine une partie des attributions du ministère des Travaux publics, est-ce qu'il peut, d'année en année, rendre des décrets basés sur l'autorité de cette loi, et modifier constamment les attributions des divers ministères. Je regrette l'absence du Solliciteur général qui aurait pu nous éclairer sur cette question. A mon avis, le gouvernement ayant une fois exercé son initiative sous l'empire de la loi en question, son pouvoir est épuisé et il n'a plus le droit d'effectuer de nouveaux remaniements d'année en année. Comme je n'ai pas bien saisi la pensée du ministre au sujet du lever hydrographique, cela m'a entraîné à faire certaines observations inutiles. Il s'est fait des levers hydrographiques dans la baie Georgienne sous la direction du ministère de la Marine, mais il s'agissait alors d'étudier le lit du lac, dans le but d'indiquer sur la carte les obstructions à la navigation. J'apprends pour la première fois que les travaux de dragage figurent sous la rubrique de levers hydrographiques. L'embarras vient de ce que le ministre nous a parlé de levers hydrographiques, tandis qu'il s'agissait de dragage. A mon avis, un lever hydrographique ne doit pas se confondre avec les travaux de dragage.

L'honorable M. J SUTHERLAND : Je n'irais pas jusqu'à dire qu'il ne faudrait pas faire l'étude hydrographique du fleuve Saint-Laurent. Sans doute, le ministère devra faire des études tout à fait différentes des levers hydrographiques ordinaires, et cela dans le but de rectifier la carte marine. Quant aux travaux de dragage, le ministère continuera à les effectuer, comme d'ordinaire, partout où se font ces travaux. L'ex-ministre des Travaux publics a établi un service hydrographique qu'il est préférable, à mon avis, de transférer au ministère de la Marine.

M. HENDERSON : Le ministre l'affirme à bon droit, c'est au ministère de la Marine qu'il appartient de faire exécuter ces levers hydrographiques ; mais, à mon avis, il n'y avait pas lieu de faire ces remaniements au sujet des travaux de dragage du Saint-Laurent inférieur. La Chambre aurait vu d'un meilleur œil le ministère des Travaux publics conserver la direction de tous les travaux qui lui avaient été assignés depuis nombre d'années. Je suis bien aise de savoir, cependant, que le ministre des Travaux publics n'a pas donné son assentiment aux remaniements effectués.

Je vois qu'il est attribué une somme de $600 au ministre pour le traitement de son secrétaire privé . Le ministre choisit comme secrétaire particulier un fonctionnaire qui touche déjà certains appointements, et en raison de ces nouveaux devoirs attachés à la charge de secrétaire privé, on lui accorde une somme supplémentaire de $600. C'est là sans doute l'explication de cet article, car assurément le ministre ne paye sans doute pas à son secrétaire privé l'infime traitement de $600.

L'honorable M. FIELDING : L'honorable député M. Henderson a parfaitement raison, sauf qu'il faut ajouter que dans certains cas, cette somme de $600 se partage entre deux fonctionnaires. Voilà la pratique en vogue de temps immémorial.

M. HENDERSON : En pareille circonstances, je me demande pourquoi relativement à ce crédit de $600 attribué à ce secrétaire particulier, le ministre n'a pas inscrit au budget les mots " nonobstant toute disposition contenue dans la loi de l'administration publique," mots qui figurent presque toujours à ces articles.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : C'est que, sans doute, le secrétaire particulier du ministre des Travaux publics possède les aptitudes voulues par la loi de l'administration publique. Il se peut qu'un ministre, choisisse comme secrétaire particulier un individu qui n'a pas subi l'examen de rigueur, et alors les mots en question doivent figurer au budget afin de lui assurer le paiement de son traitement.

Edifices publics, Ottawa, observatoire, $35,000.

M. SPROULE : Où en sont rendus les travaux ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Ils seront terminés au cours du prochain exercice.

M. SPROULE : L'édifice même, y compris les aménagements et tout le reste ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Edifice, aménagements et tout ce qui est censé compléter la construction, cette année. Ce crédit est affecté à l'achèvement des travaux.

M. SPROULE : Quel sera le coût de l'édifice et de l'outillage ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : En chiffres ronds, $96,000, y compris l'outillage et les aménagements. Le chiffre du contrat primitif pour l'édifice était de $74,-999. Le reste est affecté à l'outillage et aux aménagements.

M. SPROULE : Quand cet édifice sera-t-il terminé ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Au cours de l'exercice.

M. SPROULE : Le ministre pourrait-il nous donner quelques renseignements au sujet des instruments et de l'outillage en général ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : L'achat des instruments n'est pas compris dans ce crédit. C'est le ministère de l'Intérieur qui les fournit.

M. HENDERSON : Pourquoi cela ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Parce que ce ministère est chargé de cette besogne. Notre rôle se borne à compléter la maison et à l'outiller. Nous ne fournissons pas les instruments usités à l'observation.

M. HENDERSON : Quel lien y a-t-il eutre le ministère de l'Intérieur et un observatoire?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Tout le personnel attaché à ces travaux se trouve au ministère de l'Intérieur.

M. HENDERSON : A mon avis, c'est au ministère de la Marine que devraient se rattacher ces travaux, et je m'étonne qu'on ne lui transfère pas cette besogne. L'objectif de l'observatoire, je suppose, est en partie d'avertir les navigateurs de l'approche des tempêtes. Si le gouvernement tient à exercer ses pouvoirs relatifs au remaniement des attributions des ministères, c'est sans doute sur celui de l'Intérieur que porteront les prochains coups, afin de relever le prestige du ministère de la Marine et de lui créer de la clientèle politique.

M. SPROULE : Il est de temps à autre, rumeur dans les journaux, du transfert de l'observatoire de Toronto à Ottawa. Est-ce là l'intention du cabinet ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Les deux observatoires ne se rattachent nullement au même service. Celui de Toronto relève du ministère de la Marine aujourd'hui, comme par le passé et il y restera attaché.

M. CLARKE : Il n'est pas inscrit de crédits au budget, affecté au transfert du bureau météorologique de Toronto à Ottawa ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Non.

Hôtel royal de la monnaie d'Ottawa, $50,000.

L'honorable M. SUTHERLAND : La session dernière, nous pensions qu'il nous serait possible de nous procurer un emplacement avant aujourd'hui ; mais en raison de l'époque tardive de la prorogation, il nous a été impossible de faire le choix définitif de cet emplacement. Il faut, paraît-il, trouver un emplacement bien horizontal d'environ trois cents pieds carrés. Nous pensions qu'il serait possible d'obtenir un lopin de terre à proximité du bureau national d'imprimerie ; mais, après mûre étude, nous avons constaté que la chose était impraticable. Les plans sont dressés, et nous sommes prêts à commencer les travaux. dès que nous aurons pu obtenir un emplacement convenable.

M. SPROULE : Il y a déjà quelque temps que la Chambre a adopté une loi autorisant le gouvernement à construire un hôtel des monnaies, et au cours de deux ou trois élections, on a agité cette question, tant dans la capitale qu'en Colombie Anglaise. Quand donc enfin le gouvernement se mettra-t-il à l'œuvre ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Lorsque j'ai obtenu ce crédit à la dernière session, je croyais que l'entreprise serait adjugée avant l'hiver ; mais l'adjudication a été impossible parce que nous n'avons pas pu nous procurer un emplacement. Notre intention n'est pas de souffrir d'inutiles retards. Le ministère se propose d'entreprendre les travaux au commencement du printemps.

M. SPROULE : Où l'emplacement est-il situé ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : L'emplacement sera choisi bientôt.

M. CLARKE : Le ministre en a-t-il un en vue ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Oui.

M. SPROULE : Quel sera, d'après vos calculs, le coût de cet hôtel de la Monnaie, à la fin des travaux ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Il s'élèvera à $250,000 ou $275,000.

M. SPROULE : Alors, on n'a pas jusqu'ici entamé le crédit ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Mon honorable ami comprendra, en m'entendant demander ce crédit, que nous nous attendons à dépenser $25,000 avant le 30 juin et que nous nous proposons d'activer les travaux.

M. BLAIN : Je me rappelle qu'il y a deux ou trois ans, le ministre des Finances éveilla notre intérêt en nous parlant d'établir une Monnaie. Il a peut-être des renseignements à nous fournir aujourd'hui. En feuilletant les Débats, je constate qu'il déclarait que l'entreprise était adjugée ou sur le point de l'être.

L'honorable M. FIELDING : Je crois que mon honorable ami s'apercevra qu'il se trompe là-dessus. L'entreprise n'a pas été adjugée. La question fut mise à l'étude et on songea à ériger l'édifice sur la pointe Nepean, projet plus ou moins sage. Pendant nos délibérations et au moment où une décision allait être prise—je crois même que des soumissions avaient été demandées—les autorités militaires ont protesté contre la construction d'un hôtel de la Monnaie sur cet emplacement. Il fallut remettre la question sur le tapis. Depuis, le ministère des Travaux publics a voulu acheter divers emplacements, mais je le regrette, ses négociations n'ont pas été couronnées de succès. Je n'ai pas d'autre explication à donner.

M. BLAIN : A quelle époque peut-on espérer que les travaux seront terminés et la Monnaie construite ?

L'honorable M. FIELDING : Le ministre des Travaux publics (l'honorable M. Sutherland) me donne l'assurance qu'il règlera la question de l'emplacement presque sur-le-champ, et aussitôt après l'acquisition du terrain, des soumissions seront demandées. Une fois l'entreprise adjugée, il faudra un an, je le suppose, pour achever l'édifice.

M. SPROULE : Je suppose qu'on nous annoncera qu'un emplacement a été choisi au moment où un candidat libéral sera mis sur les rangs à Ottawa.

L'honorable M. FIELDING : Je puis donner à mon honorable ami l'assurance que les électeurs éclairés d'Ottawa ne se laissent pas influencer par de pareilles considérations. Ils comprennent qu'Ottawa est la capitale de tout le Dominion et ne se préoccupent pas de ces détails.

Musée Victoria et autres édifices, $170,000.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Un emplacement a été acheté et je demanderai à la Chambre de m'accorder de nouveau ce qui reste du crédit de l'an dernier. Les plans sont presque terminés et j'espère être sous peu en mesure de les déposer sur le bureau. Le terrain acquis est celui de la succession Stewart au bas de la rue Metcalfe. Il renferme neuf acres et coûte $73,500. Je crois que ce choix est approuvé généralement par les membres de cette Chambre ainsi que par les citoyens d'Ottawa. De concert avec mes collègues du ministère, j'ai beaucoup étudié la question, et après mûre délibération, nous avons été d'avis que ce magnifique emplacement d'une grande étendue était le meilleur de tous.

M. COCHRANE : Que signifient les mots " autres édifices " ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Nous projetions de construire plusieurs autres édifices, un, entre autres, à l'épreuve du feu pour les archives du Canada que nous ne savons plus où loger.

M. COCHRANE : Ce crédit couvre-t-il le loyer des édifices ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Non ; il ne se rapporte qu'aux édifices nouveaux. Nous sommes tellement encombrés qu'il a fallu louer des bureaux.

M. COCHRANE : Je suis surpris d'apprendre que les édifices sont encombrés. Sous le régime des conservateurs, nous avons entendu maintes récriminations sur l'encombrement des édifices de la cave au grenier. Aujourd'hui, j'apprends que la situation est la même et on me dit à toutes les deux portes dans les rues d'Ottawa que l'édifice est loué par le gouvernement.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : A vrai dire, à cause de l'augmentation des af-

faires publiques, les ministères ont été tellement encombrés qu'il a fallu chercher de l'espace ailleurs.

M. COCHRANE : Si, comme le ministre nous l'a dit, la diminution des affaires ressortissant à son ministère n'enlève rien au fardeau des dépenses publiques, pourquoi l'augmentation de la besogne des autres services cause-t-elle de nouvelles dépenses ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : J'ai déclaré à plusieurs reprises que les remaniements projetés n'influent aucunement sur le ministère des Travaux publics à Ottawa. L'expérience que j'ai acquise me permet de dire que ce ministère est fort à l'étroit, et après tous les changements qui ont eu lieu dans cet édifice, il n'a pas pu obtenir une pièce de plus. J'affirme à mon honorable ami que nous n'avons pas trop d'espace.

M. COCHRANE : J'ai vu deux ou trois personnes là où il n'y en avait qu'une du temps des conservateurs. J'ai vu deux ou trois serviteurs aux ordres d'un ministre, quand son prédécesseur se contentait d'un seul.

M. TAYLOR : La propriété a-t-elle été achetée après une demande de soumissions, à l'enchère ou à vente privée ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Dans une vente judiciaire. J'ignore quel fonctionnaire a servi d'intermédiaire, mais je crois que c'est le maître des requêtes.

M. TAYLOR : Le gouvernement a-t-il payé une commission, retenue ou autre somme, en sus du prix de vente ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je crois qu'un commission de 2 pour 100 a été payée à M. Taggart, le courtier d'immeubles.

M. SPROULE : Quelles seront les dimensions de l'édifice ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je n'ai pas obtenu les détails parce que je me proposais de déposer le plan sur le bureau. L'édifice aura une façade de 280 pieds et deux ailes de 126 pieds de profondeur.

M. SPROULE : Sera-t-il à l'épreuve du feu ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Il sera de pierre et pour ainsi dire à l'épreuve du feu.

M. TAYLOR : Dois-je comprendre que le ministre a payé une commission de 2 pour 100 sur les $75,000, en sus du prix de vente ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Mon prédécesseur avait obtenu une promesse de vente. Des pourparlers avaient eu lieu et l'affaire était presque bâclée avec les propriétaires. Les hommes de loi m'ont appris que ces derniers ne pouvaient pas donner un titre sans l'intervention des tribunaux. Il fallut donc faire vendre la propriété par autorité de justice. Mais le marché était conclu et l'intermédiaire avait droit à sa commission en droit et en équité.

M. HENDERSON : Je ne le crois pas. Il semble que cet agent s'était engagé, moyennant une commission de 2 pour 100, à procurer cette propriété au gouvernement. Mais il fut obligé de venir dire au ministre qu'il ne pouvait pas tenir sa promesse.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : C'est l'avocat du propriétaire qui m'a appris qu'il fallait avoir recours à une vente judiciaire pour obtenir un titre. Je me suis renseigné et on m'a affirmé que l'agent, ayant été chargé des négociations et ayant conclu le marché, avait le droit de réclamer sa commission.

M. LENNOX : Y a-t-il eu un compromis ? Demandait-il tout d'abord une commission plus forte ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je crois qu'il a demandé 2 pour 100 dès le commencement. Il n'y a pas eu de compromis.

M. LENNOX : Lors de la vente, y a-t-il eu un autre enchérisseur que l'Etat ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je ne le crois pas.

M. TAYLOR : Le gouvernement a-t-il payé la commission en sus du prix de la propriété ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Le prix d'achat a été déposé en cour, et de plus, le gouvernement a donné à l'agent une commission de $1,500. Les propriétaires ont exigé que je paie $75,000 pour la propriété et la commission en sus. J'objectai. Le marché était conclu et je ne voulais pas payer plus que la somme spécifiée.

M. LENNOX : Si je comprends bien, il y avait eu des pourparlers et le prix de vente avait été fixé à $75,000. Ensuite, des difficultés ayant surgi à propos du titre, les avocats des vendeurs ont proposé d'avoir recours à une vente judiciaire. A mon sens, le ministre ne peut pas dire que ce fut une vente à l'enchère, à proprement parler. Un marché a été conclu à la suite de négociations et on eut recours à la formalité d'une vente à l'enchère pour rendre le titre parfait.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : C'est là ma manière de voir.

M. LENNOX : Le prix convenu était de $75,000 et le gouvernement l'a déposé devant le tribunal. Je ne vois pas bien comment il a payé les 2 pour cent en plus.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Les 2 pour cent ont été retranchés de la somme ?

M. TAYLOR : Alors, les intéressés n'ont reçu que $73,000 au lieu de $75,000 ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : A la suite des négociations nous sommes convenus de payer $75,000, en tout L'affaire était en bonne voie lorsque j'appris qu'en vertu d'une entente il y avait une commission à payer. J'ai déclaré que je n'ajouterais pas la commission au prix d'achat, que les vendeurs devaient la payer et que, si j'achetais la propriété lors d'une vente judiciaire, je retrancherais la commission du prix d'achat.

M. LENNOX : Quelles mesures le ministère a-t-il prises pour connaître la valeur réelle de la propriété ?

L'honorable M. SUTHERLAND : L'agent m'a communiqué un grand nombre d'estimations faites par des citoyens en vue s'occupant du courtage des immeubles. Leurs noms ne me reviennent pas à la mémoire, mais je sais que je connaissais personnellement quelques-unes de ces personnes. Je puis dire que la plupart estimaient la propriété à plus de $75,000. Le prix m'a paru assez élevé. Il s'agissait d'un grand lopin de terre de huit à neuf acres de superficie et admirablement situé. On ne pourrait probablement pas se procurer un autre terrain dans la ville de la même étendue et aussi bien approprié à l'érection de cet édifice public. Dans leurs calculs, les courtiers d'immeubles se sont basés au point de vue des constructeurs de maisons sans tenir compte du fait qu'il devait être vendu à l'Etat. A cette époque l'évaluation municipale de ce terrain était de $46,000.

M. BIRKETT : Je puis corroborer en tous points les paroles du ministre. Je sais positivement qu'on demandait $80,000 pour cette propriété, ce prix avait été fixé par les courtiers d'immeubles de la ville. Je crois avoir moi-même contribué à l'obtenir à un prix moindre. M. Taggart fut l'un des évaluateurs avec M. McDermott et plusieurs autres courtiers d'immeubles avantageusement connus et au courant de la valeur des biens fonciers. Celui qui sait où se trouve situé cette propriété n'hésiterait pas à l'acheter au prix de $75,000. Elle est assez vaste pour être partagée en soixante ou soixante-dix parcelles de terre valant $1,000 à $1,500 ou plus chacune, suivant l'endroit où elles se trouvent. Le terrain est élevé et sec et l'un des meilleurs de la ville. Le vendeur ne pouvait pas donner un titre parfait parce que le terrain était grevé d'une hypothèque qu'il fallait purger devant les tribunaux.

M. HENDERSON : La rue Metcalfe traverse-t-elle la propriété ?

L'honorable M. FIELDING : Non ; elle y aboutit. Le terrain se trouve entre les rues Elgin et O'Connor.

Edifices publics — Nouvelle-Ecosse — Edifice pour les immigrants à Halifax, $11,000.

M. TAYLOR : Je demanderai au ministre de laisser cet article en suspens, vu l'absence du chef de l'opposition. Ce dernier peut avoir des renseignements à demander.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je ne crois pas que ce crédit puisse provoquer une discussion. Nous pourrions l'adopter, avec l'entente que le leader de la gauche, ou tout autre député, pourra plus tard le critiquer ou demander des explications pendant l'étude du budget du ministère des Travaux publics.

M. TAYLOR : Le représentant de Pictou est présent. Il sait peut-être à quoi s'en tenir au sujet de ces crédits relatifs à la Nouvelle-Ecosse.

M. BELL : Je ne vois aucun avantage particulier à examiner ces crédits maintenant s'ils doivent plus tard revenir sur le tapis.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Il y aurait toujours cet avantage de ne pas demeurer à rien faire.

M. BELL : Nous pourrions passer à l'article suivant.

Ile du Prince-Edouard—Edifice fédéral à Charlottetown—Améliorations, agrandissement, etc., $5,000.

M. LEFURGEY : Je voudrais obtenir des explications concernant cette dépense.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Cette somme servira à mettre la dernière main aux améliorations et à l'agrandissement de l'édifice fédéral à Charlottetown. Les travaux sont commencés.

M. LEFURGEY : Le ministre veut-il me dire s'ils ont été adjugés après une demande de soumissions ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Ils ont été adjugés à H. et S. Low, les plus bas soumissionnaires, au prix de $11,155. Il faut ajouter l'achat de certains accessoires.

M. LEFURGEY : Quand devaient-ils finir les travaux ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Le 16 février dernier.

M. LEFURGEY : Je crois qu'il y a eu des plaintes de la part de la population obligée de se servir d'un petit bâtiment dans le haut de la ville. Ce prix de $11,000 comprenait le coût de certaines réparations à faire à la toiture, n'est-ce pas ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Non, ces réparations n'étaient pas mentionnées dans le marché.

M. LEFURGEY : Se propose-t-on de réparer la toiture de l'édifice ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : L'architecte en chef me dit que ce crédit ne comprend pas le coût de ces réparations.

M. LEFURGEY : Et le budget supplémentaire ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : La question est à l'étude. Si l'architecte en chef déclare que ces travaux sont nécessai-

res, le ministère devra demander une certaine somme pour le faire exécuter.

M. LEFURGEY : Plusieurs citoyens de Charlottetown m'avertissent que, si l'édifice qui est aujourd'hui fort délabré et dont la toiture, me dit-on, coule comme un tamis, n'est pas réparé, les beaux travaux qu'on exécute à l'intérieur seront gâtés. Si le ministre veut s'occuper de la question, il constatera qu'on aurait dû réparer la toiture avant d'embellir l'intérieur.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Le sous-ministre m'apprend que le ministère a été informé de cet état de choses ces jours derniers et qu'il s'en occupera.

Nouveau-Brunswick—Edifice public à Campbellton, $12,000.

M. FOWLER : Je désire obtenir des explications du ministre sur cet article du budget.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Cette somme servira à construire un édifice public à Campbellton. Le gouvernement a acheté de M. Archibald Mackenzie un emplacement qui coûte $4,000. Le terrain qui a 100 pieds de côté confine à la rue Water. On dit qu'il est avantageusement situé au centre de la principale rue de Campbellton. Ces $12,000 serviront à construire un édifice sur cet emplacement.

M. FOWLER : L'achat du terrain s'est-il fait privément entre le ministère et le propriétaire ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Le marché a été conclu entre le propriétaire et le ministère.

M. FOWLER : Qui représentait ce dernier ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : M. Waterbury, de Saint-Jean, l'un des fonctionnaires du ministère.

M. FOWLER : Ces $12,000 suffiront-ils ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Nous faisons préparer les plans et demandons des soumissions par la voie des journaux. Je crois qu'il faudra de $15,000 à $18,000 pour parachever l'édifice. L'an dernier, il y a eu un crédit pour l'achat du terrain. La présente somme est celle que nous nous attendons de dépenser cette année.

M. FOWLER : Qu'a coûté le titre ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Peu de chose. Le ministère de la Justice s'en est occupé.

M. FOWLER : L'entreprise n'est pas adjugée ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Non ; nous demandons présentement des soumissions par la voie des journaux.

M. SPROULE : L'édifice servira-t-il de bureau de poste et de bureau de la douane ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Oui.

Richibouctou—Edifice public, $3,500.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : C'est pour mettre la dernière main à l'édifice public de Richibouctou.

M. FOWLER : Quand cette entreprise a-t-elle été adjugée ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : En novembre 1902.

Saint-Jean—Edifices fédéraux—Améliorations, réparations, etc., $3,000.

M. DANIEL : Je voudrais apprendre du ministre si ce crédit s'applique à tous les édifices publics de Saint-Jean et s'il ne s'agit que de réparations ordinaires.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Seulement des réparations ordinaires de tous les édifices.

Saint-Jean—Station de quarantaine—Service de l'eau, drainage, chauffage, etc., $20,000.

M. DANIEL : Je voudrais savoir si cette somme suffira pour terminer les travaux et si le ministère se propose de changer la disposition des pièces pour que l'édifice offre moins de danger en cas d'incendie ? J'ai entendu de nombreuses plaintes à ce sujet dans la ville de Saint-Jean. En hiver, le ministre le sait, l'édifice regorge d'immigrants et on se plaint, à juste titre, à mon avis, qu'il est construit de façon à présenter de grands dangers advenant un incendie et à mettre en jeu la vie des hommes, des femmes et des enfants qui l'habiteraient.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : L'honorable député (M. Daniel) parle-t-il de l'édifice de l'Ile-aux-Perdrix ?

M. DANIEL : Non, de celui de Sand-Point.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Ce crédit servira à approvisionner d'eau et à améliorer l'édifice de l'Ile-aux-Perdrix. Il y a un item différent pour l'autre.

M. FOWLER : Qui fournit l'eau ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : La ville de Saint-Jean.

M. FOWLER : Comment vient-elle ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Dans des tuyaux posés au fond de la baie.

M. FOWLER : Combien coûteront ces travaux, en tout ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je crois que cette somme suffira.

M. FOWLER : N'a-t-on pas pu se procurer de l'eau en creusant des puits dans l'île ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : C'était absolument impossible. J'apprends que le gouvernement a fait de fortes dépenses sans jamais réussir. On a adopté ce mode plus coûteux comme dernière ressource, mais ce

sera l'installation la plus satisfaisante une fois terminée.

M. FOWLER : La somme paraît forte pour fournir de l'eau à cette seule station.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : La somme est élevée, mais il faut bien avoir de l'eau.

M. FOWLER : Combien a-t-on dépensé en tout ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je crois que c'est environ $23,000 la moitié du crédit avait été accordée l'an dernier.

M. FOWLER : L'an dernier nous avons accordé $15,000 dont le tiers a été employé. Vous demandez $20,000 cette année ce qui fait $25,000 en tout.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : A peu près.

M. FOWLER : Cela suffira-t-il ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Oui.

M. FOWLER : Cela comprend aussi le coût du chauffage, n'est-ce pas ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Oui. La pose des conduites d'eau coûte fort cher.

M. CLANCY : Le ministre pourra sans doute nous indiquer séparément le coût de chaque service, à savoir, eau, drainage et chauffage ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : On estime que l'approvisionnement d'eau coûtera $22,000 ; les autres $3,000 sont destinés à améliorer l'éclairage et le chauffage.

M. FOWLER : Comment se procurait-on l'eau auparavant ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : On l'apportait dans des embarcations.

M. FOWLER : Si je comprends bien, on utilise cette station de quarantaine quand des maladies contagieuses sévissent à bord des vaisseaux.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je ne suis pas au courant de ce qui se passe là-bas, mais je crois que cette station est pour Saint-Jean ce qu'est la Grosse-Ile pour les ports du Saint-Laurent.

M. DANIEL : Lorsqu'arrive un vaisseau ayant à bord une personne atteinte d'une maladie contagieuse, on débarque à l'Ile-aux-Perdrix le patient, et souvent, ceux qui ont été exposé à la contagion. Le ministre peut-il m'apprendre quelle partie de ces $20,000 sera payée à la cité de Saint-Jean ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : $4,725.

M. FOWLER : Les travaux ont-ils été adjugés à l'entreprise ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Non ; ils ont été exécutés sous la surveillance de M. Shewan, l'ingénieur dirigeant.

M. TAYLOR : D'après le rapport de l'auditeur général, on a dépensé $1,565 en cet endroit l'an dernier, et je constate que M. G. B. Beatty, inspecteur des travaux, a reçu $3.50 par jour pour 117 journées d'ouvrages, soit $409 pour surveiller une entreprise de $1,100. De plus, le ministre nous dit qu'il y avait sur les lieux un ingénieur dirigeant.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : M. Shewan, l'ingénieur, dirige les travaux dans toute la province et il fallait un contremaître sur les lieux, cela va sans dire. Mon honorable ami sait que d'importants travaux ont été exécutés là-bas et que le rapport de l'auditeur général s'arrête au 30 juin dernier, il y a maintenant près d'un an.

M. FOWLER : Il me semble que mon honorable ami (M. Taylor) ne rend pas entièrement justice au ministre, quand il lui reproche d'avoir dépensé $409 pour faire surveiller une entreprise de $1,100. Des travaux publics qui ont coûté près de $3,000—je ne sais si le chiffre est exact mais la comparaison est juste—ont été exécutés dans la circonscription que je représente et sur cette somme de $3,000 le surveillant des travaux a touché $2,000 et les ouvriers ont reçu le reste.

M. TAYLOR : Ma foi, c'est encore pis.

M. FOWLER : Il y a lieu de féliciter le ministre de s'être amendé si dans ce cas-ci la surveillance d'une entreprise de $1,100 n'a coûté que $400.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je m'amende constamment.

M. FOWLER : Je parle du dépôt d'armes de Sussex et je le répète, le salaire du surveillant des travaux représente environ les deux tiers de la dépense totale. Cette fois-là, on avait oublié de congédier le surveillant qui continua à toucher $3.50 ou $4 par jour pendant des mois après la fin de l'entreprise. Ce n'est pas tout ; il y a aussi lieu de critiquer le choix qu'on avait fait de lui pour une pareille tâche. Il s'agissait de travaux de menuiserie, de maçonnerie et de plomberie, et la Chambre comprendra que cet employé avait les aptitudes requises en pareil cas lorsque je lui aurai appris qu'il avait toute sa vie fait le commerce de marchand-tailleur ! Cependant, il possédait une qualité au suprême degré ; il était fort capable de toucher son salaire ! Il s'acquitta si bien de sa tâche qu'un soir, les fenêtres du sous-sol ayant été laissées ouvertes, l'eau gela et brisa les tuyaux. Le gouvernement dût payer sept ou huit cents dollars—je ne garantis pas l'exactitude de ces chiffres, mais ils sont à peu près corrects—pour réparer les dégâts causés par l'incurie de cet employé. Je ne songe pas à demander au ministre s'il entend répéter cette somme du surveillant des travaux.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je crois que le gouvernement a soldé les dommages.

M. FOWLER : Le gouvernement a payé quelqu'un pour surveiller ces travaux pendant un an après qu'ils fussent terminés, de sorte que ce surveillant a touché plus de $2,000 en trop, sur une entreprise de $9,000. Par conséquent, l'honorable député de Leeds (M. Taylor) au lieu de blâmer le ministre et de lui reprocher d'avoir dépensé $400 pour la surveillance d'un travail de $1,100, devrait le féliciter de son économie.

M. DANIEL : J'aimerais à savoir du ministre s'il est au courant du danger auquel est exposé l'édifice de Sand-Point, en cas d'incendie, et s'il se propose d'y apporter remède. La question est très importante et le ministre devrait y voir au plus tôt.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je prends note de cette remarque de mon honorable ami, et je ferai étudier la question. C'est la première fois que la chose m'est signalée.

M. TAYLOR : L'honorable député de King semble me reprocher mon attitude sur la conduite du ministre dans cette affaire de la quarantaine de Saint-Jean ; il me permettra cependant de lui faire observer que le seul travail qui pouvait nécessiter la présence d'un surveillant était la construction de la résidence de l'économe ; or, ce travail a coûté $364, et on a payé $409.50 au surveillant.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Il devait être chargé de la surveillance de tous les travaux.

M. TAYLOR : L'achat des bois de lit et le voyage de M. John Cowan à Ottawa qui a coûté $64.85 n'exigeaient pas nécessairement la présence d'un surveillant. Ce dernier n'a pas eu autre chose à faire qu'à surveiller la construction de la résidence de l'économe qui a coûté $364, et pour cela, il a touché $409. C'est pis que l'affaire de la salle d'armes de Sussex.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : On a posé à cet endroit des conduites d'un pouce, sur une distance d'un demi-mille, et ce travail devait être surveillé. A parler sérieusement, je crois que c'est là le point faible dans la conduite de ces travaux dans des localités éloignées. Il survient quelquefois des retards inévitables, dans la continuation des travaux, et bien souvent, il n'est pas possible de congédier un contremaître, une fois qu'il est à l'œuvre. Pour la surveillance de travaux de cette nature, il est impossible d'avoir un homme compétent, pour moins de $3 par jour. J'ai même constaté souvent qu'il faut payer plus de $3 pour les services d'un homme ayant des connaissances pratiques. Je sais que c'est la grande difficulté, quand il y a des travaux à faire exécuter au loin ; mais depuis que j'ai la charge de ce ministère, je me suis toujours efforcé d'employer des hommes compétents.

M. TAYLOR : L'honorable député de King dit que le surveillant des travaux à Sussex, était un tailleur. L'honorable ministre pourra peut-être nous dire quelle est l'occupation de M. Beatty, qui a surveillé les travaux à Saint-Jean.

M. FOWLER : C'est un boulanger.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je n'en sais rien.

M. FOWLER : Les archives du ministère devraient pouvoir nous renseigner sur la profession de ces fonctionnaires. Le ministre ne doit pas s'en rapporter uniquement à la recommandation de celui qui dispose des faveurs gouvernementales sans prendre les moyens de se renseigner sur les aptitudes de celui qui lui est recommandé. Quand il s'agit d'un travail de $364, il vaudrait mieux s'en rapporter à l'entrepreneur et supposer qu'il s'acquittera honnêtement de sa tâche que de payer plus que le prix de l'édifice pour en faire surveiller la construction. Car, même en s'y prenant de son mieux, l'entrepreneur ne pourrait guère voler plus de $100 et le pays épargnerait encore $264. Le ministre devrait prendre note de ces observations et mettre fin à une pareille coutume qui ne sert, le plus souvent, qu'à récompenser certains partisans nécessiteux. Je ne veux pas être trop sévère envers ces pauvres diables qui rendent parfois de précieux services, surtout en temps d'élection, et qui ont souvent beaucoup de mérite. Cependant, le système devrait être changé. Quand il s'agit d'un travail important, devant coûter $10,000 ou $15,000, il est peut-être nécessaire d'avoir un surveillant des travaux ; mais pas quand il s'agit d'un travail insignifiant. C'est une simple comédie, de faire surveiller l'exécution de ces travaux par un homme qui n'y entend goutte. C'est du pur gaspillage. Il serait beaucoup plus honnête, quand on veut récompenser quelqu'un pour des services politiques, de lui voter directement une somme déterminée. L'opposition serait plutôt disposée à cela, qu'à voter diverses sommes pour faire surveiller des travaux par des gens qui n'y entendent rien, quelles que puissent être leurs autres aptitudes.

M. CLANCY : L'honorable ministre des Travaux publics peut-il nous dire si c'est l'habitude de nommer des tailleurs et des boulangers à la surveillance des travaux de construction ? Je constate que cette pratique s'exerce généralement. Dans le cas actuel, est-ce pur accident, ou a-t-on suivi une coutume ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Ce n'est pas la coutume du ministère. Depuis que je suis ministre des Travaux publics, je me suis toujours efforcé de prendre des hommes capables. Chaque fois que la chose a été possible, j'ai eu recours à un architecte auquel je donnais une rétribution

fixe, de sorte que les retards n'augmentaient pas matériellement le coût de la surveillance. C'est très ennuyeux pour nous d'avoir à la tête de ces travaux un homme incapable de dire si les plans et devis sont bien suivis.

M. CLANCY : Je ne contredirai certainement pas l'honorable ministre sur ce point, mais j'aimerais à savoir si, lorsqu'il cherche un homme capable, il se préoccupe de connaître l'état exercé jusque là par le candidat qu'on lui présente, afin de se rendre compte si cet homme est en lieu de faire un bon surveillant des travaux. Je ne parle pas de l'honorabilité des professions exercées par les deux surveillants dont il s'agit en ce moment. Là n'est pas la question. Ce sont deux métiers très honorables, mais sont-ils de nature à rendre ceux qui les exerçent aptes à surveiller des travaux de construction ? Je crois plutôt qu'en règle générale le representant du comté désigne un individu et que le ministre l'accepte comme surveillant. Le ministre considère-t-il que les occupations antérieures de ces deux surveillants pouvaient les préparer à faire de bons surveillants de travaux publics ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je considère que le député qui recommanderait un incapable pour surveiller des travaux dans son comté se ferait beaucoup de tort. Le fait d'avoir exercé autrefois un autre métier rend-il nécessairement un homme inapte à remplir d'autres emplois ? L'honorable député ne voudrait pas que cette règle nous fût appliqué, à nous deux, et que sous prétexte que nous avons été cultivateurs il soit dit que nous sommes incapables de surveiller l'exécution de certains travaux ou de faire quoi que ce soit, en dehors de l'agriculture. La compétence d'un homme dépend plutôt de ses aptitudes et de ses connaissances. En règle générale, il est vrai qu'un homme sans expérience ne possède pas les aptitudes voulues, mais je ne conçois pas qu'un député recommande un incapable, reconnu comme tel par ceux au milieu desquels il vit. On se plaint bien rarement de la compétence des surveillants ; la grande difficulté, comme l'a fait remarquer l'honorable député de Leeds (M. Taylor), provient de ce que ces travaux, surtout quand ils sont peu importants, subissent souvent des retards considérables, et les surveillants continuent à toucher leurs émoluments, bien que les travaux n'avancent guère. C'est ainsi que le salaire du surveillant finit par absorber une bonne partie du coût total de l'entreprise. C'est là que gît la grande difficulté ; mais il arrive très rarement qu'on se plaigne de l'incapacité des surveillants qui ont été nommés depuis que je suis à la tête du ministère des Travaux publics. Depuis un certain temps nous prenons toutes les précautions pour ne choisir que des surveillants qui possèdent toutes les aptitudes voulues, et généralement, quand il s'agit d'une entreprise importante, s'il y a un architecte dans la ville, nous retenons ses services, et nous lui accordons la commission ordinaire.

M. CLANCY : L'honorable ministre avoue qu'il ne fait rien de lui-même. Il s'en rapporte entièrement au représentant du comité. Si ce dernier recommande quelqu'un, quelles qu'aient pu être ses occupations antérieures, le ministre suppose, tout de suite, qu'il doit être absolument capable, et il le nomme. Je remarque qu'on ne confie jamais ces fonctions à des cultivateurs. Je suppose qu'on ne les considère pas assez intelligents. J'appartiens à la classe agricole, et je ne vois pas pourquoi on ne s'adresse jamais à un cultivateur pour la surveillance de ces travaux. A tort probablement, j'étais sous l'impression que nous étions aussi intelligents que les tailleurs et les boulangers.

On devrait adopter la règle absolue de ne confier ces fonctions qu'à des personnes ayant de l'expérience dans ces sortes de travaux. Je crois comme l'honorable ministre, qu'un député ne voudrait pas recommander un homme qu'il saurait incapable, mais je crois aussi qu'en règle générale les députés ne s'inquiètent guère des aptitudes de ceux qu'ils recommandent. Le principal c'est d'obtenir la faveur, et comme le ministre des Travaux publics est un homme très obligeant, du moment qu'un député de la droite lui recommande quelqu'un, il en conclut immédiatement que c'est une excellente nomination à faire. Il me semble que le ministre devrait au moins prendre quelques renseignements et ne pas confier la surveillance de ces travaux à des gens qui n'y entendent rien.

M. FOWLER : Les difficultés dont parle l'honorable ministre ne devraient pas exister, et le surveillant ne devrait pas être payé quand les travaux sont arrêtés. Si le gouvernement refusait de payer ces comptes, la difficulté cesserait. On devrait établir un certain contrôle sur ces surveillants et ne pas leur permettre de toucher plus que ce qu'ils ont droit d'avoir. Il ne suffit pas au ministre de dire que telle ou telle chose ne devrait pas se faire. Il est tenu de ne nommer à ces fonctions que des hommes aptes à les remplir. Dans le cas que j'ai cité, ce surveillant n'avait jamais exercé d'autre métier que celui de tailleur. Ces travaux étaient exécutés dans ma propre ville et ce tailleur habite en face de chez moi. Je sais personnellement qu'il consacrait très peu de temps à la surveillance des travaux, tout en étant payé $3.50 par jour pour cela. Il se rendait généralement sur le chantier vers midi, et retournait à son atelier et se livrait à l'exercice de son état, le reste de la journée. Le gouvernement l'avait oublié, et bien que les travaux n'aient duré que quatre mois, il a continué à toucher à la caisse pendant deux ans. L'honorable ministre peut

constater l'exactitude de ce que dis en ce moment, et je suis convaincu que la même chose a dû se répéter à beaucoup d'autres endroits. Dans le cas qui nous occupe, la seule chose que le surveillant pouvait faire était de surveiller la construction d'une maison d'environ $300, à moins qu'il n'ait aussi surveillé l'installation de quelques-uns de ces lits. Ces lits coûtaient six cents pièce, soit environ $10 en tout. Ajoutons cela aux $367 que la maison a coûté et nous avons $377 ; le surveillant est supposé avoir travaillé à cela 117 jours. Même avec un seul ouvrier, une maison de $367 peut être construite en moins de 117 jours. On dira peut-être que ce n'est pas une grosse affaire, mais si les choses sont conduites de cette manière dans tout le pays, le gaspillage doit être énorme. Le ministre devrait faire autre chose que déplorer la situation. Il devrait s'enquérir et tenir l'ingénieur responsable. L'ingénieur a dû certifier ce compte. Est-ce la coutume du département ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Oui.

M. FOWLER : L'honorable ministre ne peut pas revenir sur ce qui a été fait, mais il devrait voir à ce que la chose ne se répète pas. Il ne peut pas prétendre qu'il n'a pas été averti.

M. CLANCY : Que peut répondre l'honorable ministre à cette accusation de l'honorable député de King (M. Fowler) ? Est-ce la première fois qu'il entend parler de cette affaire ? Dans ce cas, il devrait s'enquérir pourquoi il n'a pas été mis au courant plus tôt. Si le cas dont nous nous occupons est un échantillon de ce qui se passe ailleurs, il est évident que des sommes considérables sont gaspillées, et le ministre devrait fournir des explications.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Le cas dont parle l'honorable député est déjà ancien.

M. FOWLER : Il n'est pas encore prescrit.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Nous pourrions difficilement nous faire rembourser ce qui a été payé. J'ai travaillé à introduire des réformes dans cette partie du service où j'ai cru constater du gaspillage. Il arrive des fois que le gouvernement paie plus qu'il ne devrait, et dans ce cas, c'est l'ingénieur en charge des travaux qui doit être pris à parti ; mais alors, on donne une excuse ou un autre et quand nous avons un homme capable, bien au courant de l'entreprise, il n'est pas toujours facile de le congédier. J'ai fait tout en mon pouvoir pour avoir des hommes compétents et pour les payer à commission et non à la journée, car je crois qu'il en résulte une notable économie. Je m'informerai auprès de M. Waterbury pourquoi cette somme élevée a été payée. Ces travaux se faisaient à Saint-Jean même, où il habite, et il n'a pu ignorer si cet homme travaillait ou non.

M. FOWLER : Je tiens à faire cesser une fausse impression au sujet de la salle d'armes de Sussex. Je crois que jusqu'au 1er juillet dernier cet homme s'est tenu sur le théâtre des travaux. La conduite du gouvernement n'en est que plus blâmable, car j'avais déjà fait observer que cet homme retirait un salaire pour un travail qu'il était incapable de faire. Le prix convenu pour la bâtiment était d'un peu plus de $4,000. Quand l'édifice fut terminé, aucun travail de plomberie ne fut fait pendant cinq ou six mois, mais pendant tout ce délai, le surveillant continua à toucher son salaire, bien qu'il n'eût rien à faire. On aurait dû le congédier à la fin des travaux de construction. Quand commencèrent les travaux de plomberie, on garda le même surveillant. Quelles que soient les connaissances qu'un homme puisse posséder en fait de construction, soit pour avoir fait construire des maisons pour lui-même, ou pour d'autres raisons, il ne peut pas s'y entendre en plomberie, à moins d'avoir fait des études spéciales. Il s'agit alors d'un art beaucoup plus compliqué que celui du maçon ou du charpentier. Cet homme a touché $3.50 par jour, pendant 3 ans et plus. Je crois même qu'il recevait $4 par jour comme surveillant des travaux de construction, et $3.50 comme surveillant des travaux de plomberie. J'ai appelé l'attention du ministre sur ce cas, mais rien n'a été fait. Une partie de cet argent a été retirée sous l'administration de son prédécesseur et une partie sous sa propre administration. J'aimerais à savoir s'il a fait faire des recherches, la première fois qu'il a été mis au courant.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je crois me rappeler que j'ai pris des renseignements, dès que j'ai été averti. Je me souviens maintenant que la rétribution de ce surveillant a cessé dès ce moment-là.

M. FOWLER : Il a continué encore pendant des mois. Le ministre a pris beaucoup de temps pour se mettre au courant de la situation. Le salaire a été payé jusqu'au mois de juillet, bien que j'eusse signalé l'affaire au ministre dès le commencement de la session.

M. DANIEL : Avant que cet item soit voté, je désirerais dire un mot de la salle d'exercice qu'il est question de construire à Saint-Jean. Les citoyens s'attendaient à ce qu'elle serait construite cette année. Quelque temps avant l'élection du 16 février dernier, les plans de cette salle d'exercice furent envoyés à Saint-Jean, ils furent examinés et discutés. Cependant, je ne vois dans ces estimations rien qui s'y rapporte, bien que je voie, par l'item suivant, que cette entreprise est du ressort du ministère des Travaux publics. J'aimerais à savoir de l'honorable ministre si un crédit sera demandé dans les estimations supplémentaires pour cette salle, et si le terrain pour la construction a été choisi. Saint-Jean est une ville

importante, au point de vue militaire ; nous avons beaucoup de soldats et la salle actuelle est tout à fait insuffisante. Il y a à peine quelques jours, les citoyens de Saint-Jean ont tenu une assemblée pour s'occuper de cette importante question de l'emplacement de la nouvelle salle d'exercice et tout le monde a été d'avis que la salle actuelle n'est pas du tout où elle devrait être. A la suite d'une conversation avec le ministre de la Milice, il y a une couple d'années, j'ai cru comprendre que le gouvernement pouvait choisir le terrain qui lui convenait le mieux. Je voudrais avoir la promesse de l'honorable ministre que cette question n'est pas perdue de vue, et que le budget supplémentaire y pourvoira.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je parlerai de cette affaire à l'honorable ministre de la Milice, mais dans le moment, je ne puis pas dire s'il y aura un crédit à cet effet dans le budget supplémentaire.

M. FOWLER : Quelque temps avant l'élection, on a envoyé des plans à Saint-Jean, pour la construction d'un nouvel édifice, et ces plans ont été promenés par la ville durant l'élection.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Mon département n'a rien à faire avec ces plans, et je n'ai eu aucune connaissance de cela.

M. FOWLER : Je n'ai pas dit que cela venait de l'honorable ministre ; les personnes responsables sont peut-être les organisateurs libéraux de Saint-Jean. Comme Saint-Jean est un port de mer et comme le ministre de la Marine et des Pêcheries doit devenir une sorte d'amiral, destiné à doter le pays d'une flotte, ces plans sont peut-être sortis de son bureau, et peut-être aussi se propose-t-il de faire de Saint-Jean une station navale. Pour sa flotte, il aura besoin d'un dépôt de charbon. Je ne le vois pas à son siège, en ce moment, mais, toujours est-il, que ces plans ont été envoyés aux officiers du district militaire de Saint-Jean, et qu'ils étaient censés être ceux d'un édifice que le gouvernement devait faire construire dans cette ville. Ces plans sont arrivés pendant la campagne électorale. C'est sans doute pure coïncidence, car pas un membre du gouvernement ne voudrait avoir recours à de pareils moyens pour influencer les électeurs. Quoi qu'il en soit, je voudrais savoir si le gouvernement a encore l'intention de construire une salle d'exercice à Saint-Jean. Si les plans ont été envoyés par le gouvernement, c'est qu'il avait l'intention de construire ; si le gouvernement ne les a pas envoyés, quels sont les auteurs de cette mystification ? Il me semble que l'honorable ministre devrait pouvoir nous dire si le gouvernement a jamais eu l'intention de faire construire cet édifice.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Le gouvernement a certainement eu cette intention et c'est encore son intention à l'heure qu'il est.

M. DANIEL.

M. FOWLER : Comment le gouvernement se propose-t-il de mettre cette intention à exécution ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je ferai remarquer que cette question n'a aucun rapport avec l'item qui nous occupe.

M. FOWLER : Je ne demande pas de détails. Je désire seulement savoir si le gouvernement se propose de construire cet édifice prochainement.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je n'ai pas de doute que telle est l'intention du gouvernement, mais l'honorable député n'ignore pas que le ministère des Travaux publics ne peut entreprendre cette construction qu'à la demande du ministère de la Milice.

M. FOWLER : Est-ce votre architecte qui prépare les plans ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Le ministère de la Milice nous fournit des ébauches et des croquis de ce qu'il veut avoir, puis notre architecte prépare ses plans.

M. FOWLER : Le ministère de la Milice a-t-il son propre architecte ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : On ne les appelle pas des architectes, mais des ingénieurs. Ils ont obtenu leurs diplômes dans des écoles spéciales et sont capables de préparer des plans.

M. FOWLER : Se pourrait-il que les ingénieurs du ministère de la Milice auraient préparé ces ébauches et ces croquis et les auraient envoyés à Saint-Jean, pour les faire approuver par l'officier commandant de ce district, avant de les envoyer à votre département ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Cela est fort possible, car je sais que des ébauches de cette nature sont envoyées aux officiers commandants et qu'ils nous reviennent avec des remarques et des explications fournies par le ministère de la Milice. Je crois que c'est l'habitude de consulter les officiers de la Milice au sujet des travaux de cette nature.

M. FOWLER: Alors, ces ébauches seraient envoyés à l'officier commandant du district, avant de parvenir à votre département ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : C'est ce qui se fait généralement. Les esquisses peuvent être envoyées avant que des plans soient préparés et sans que le ministère des Travaux publics en ait entendu parler.

M. FOWLER : L'ingénieur préparerait le croquis, l'enverrait à l'officier commandant, pour le faire approuver et le transmettrait ensuite au ministère des Travaux publics ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Oui.

M. BLAIN : A-t-on l'habitude de préparer des plans avant qu'un crédit ait été voté à cette fin ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Généralement, les plans sont préparés avant, afin que le parlement sache à quoi s'en tenir, lorsqu'il est appelé à voter l'argent nécessaire.

M. FOWLER : Ces plans ressemblaient à la dépêche reçue à peu près dans le même temps à Saint-Jean, du gérant général du Grand Tronc, demandant des quais pour ses navires. Mais cette fois, il manqua son coup il ne savait pas de quel côté du port passait le chemin de fer, et il demanda des quais, du côté opposé.

Arsenal de Woodstock, $15,000.

M. FOWLER : Veuillez donner des explications.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : On espère que cette somme suffira pour terminer la construction. Si je me rappelle bien, j'ai expliqué l'an dernier que le patinoir a été acheté à la demande du ministère de la Milice. Il y a, à cet endroit, une batterie de campagne d'un fort effectif. Je crois qu'on a payé $6,000 pour le patinoir, mais je ne parle que de mémoire. La présente somme est nécessaire pour aménager l'édifice conformément aux désirs du ministère de la Milice.

M. FOWLER : Vous avez payé $6,000 pour le patinoir et le terrain sur lequel il était construit ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je parle de mémoire, nous avons payé $6,000 en chiffres ronds.

M. FOWLER : N'avez-vous rien dépensé l'an dernier ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Non.

Provinces maritimes—Edifices publics fédéraux—Réfections, améliorations, réparations, etc., $12,000.

M. FOWLER : Combien avez-vous dépensé l'an dernier ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Environ $9,000. Nous avons encore quelques mois, avant de terminer l'exercice en cours.

Certaines résolutions sont rapportées.

AJOURNEMENT.—CORRESPONDANCE CONCERNANT LE GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

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

M. R. L. BORDEN : M. l'Orateur, avant que la séance soit levée, je tiens à rappeler au gouvernement qu'il y a eu une semaine mardi que j'ai demandé la production de la correspondance relative aux modifications projetées au contrat passé entre le gouvernement et le Grand-Tronc-Pacifique et depuis, la question est revenue sur le tapis à deux ou trois reprises. J'ai cru comprendre aux explications de l'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) que ces documents nous seraient communiqués quelques jours avant que la Chambre soit appelée à discuter cette question. Je répète qu'il serait important de les publier au plus tôt, car s'ils sont aussi volmineux que semble l'indiquer le temps qu'on met à les préparer, il nous faudra quelque temps pour les examiner et les étudier. Ils doivent être volumineux, car autrement on n'aurait pas apporté un pareil retard à leur production, et pour cette raison, je demande à l'honorable ministre des Finances qui dirige les débats en l'absence du très honorable premier ministre, de vouloir bien rappeler à son honorable collègue qu'il est important et dans l'intérêt de tous les intéressés de produire ces documents, le plus tôt possible.

L'honorable M. FIELDING : Je le ferai certainement.

M. R. L. BORDEN : J'aimerais aussi à savoir de quoi nous nous occuperons demain.

L'honorable M. FIELDING : Il y a sur l'ordre du jour une motion concernant le bill de la milice, et qui sera probablement présentée demain. Nous nous occuperons ensuite des subsides.

M. HENDERSON : Lesquels ?

L'honorable M. FIELDING : Nous continuerons ceux du ministère des Travaux publics.

La motion est adoptée et la séance est levée à 11 heures 45 du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, le 25 mars 1904.

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

COMITES PERMANENTS.

M. R. L. BORDEN : Je propose :

Que le nom de M. Roche (Marquette) soit substitué à celui de M. Birkett sur la liste des membres du comité des comptes publics.

Adopté.

M. R. L. BORDEN : Je propose :

Que le nom de M. Birkett, soit substitué à celui de M. Roche (Marquette) sur la liste des membres du comité des ordres permanents.

Adopté.

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 19) concernant la Compagnie de chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental.—(M. Malouin.)

Bill (n° 20) concernant l'institution civile de la Compagnie manufacturière et commerciale de Cascapédiac.—(M. Malouin.)

VACANCES DE PAQUES.

Sir WILFRID LAURIER : Je propose, appuyé par M. Fielding :

Que lorsque cette Chambre s'ajournera mercredi prochain, elle reste ajournée jusqu'au mardi, 5 avril prochain.

Il est d'usage de présenter cette motion à l'occasion des vacances de Pâques. Je profite de la circonstance pour apprendre à l'honorable leader de l'opposition que je déposerai lundi prochain sur le bureau de la Chambre la correspondance échangée avec la Compagnie du Grand Tronc Pacifique au sujet du contrat intervenu durant la dernière session du parlement, et que c'est mon intention de mettre à l'étude, lorsque la Chambre se réunira de nouveau, le 5 avril, la résolution portant ratification du nouveau contrat passé avec la compagnie, débat qui se continuera de jour en jour jusqu'à épuisement du sujet.

Adopté.

MAUVAIS IMMIGRANTS.

Sir WILFRID LAURIER : Avant d'aborder l'ordre du jour, je comuniquerai à mon honorable ami de Lennox (M. Wilson) le renseignement qu'il m'a demandé par rapport à l'entrefilet du " Citizen " sur lequel il a appelé mon attention, et où il était dit que cinquante Juifs russes avaient été renvoyés de Fargo à Winnipeg. Voici la dépêche que notre agent à Winnipeg, M. Obed Smith, a expédiée à M. W. D. Scott, surintendant de l'immigration à Ottawa :

A notre connaissance, l'unique famille de Juifs russes qui ait été expédiée de Fargo se composait du père, de la mère et de quatre enfants ; ils revenaient tous des Etats-Unis où ils avaient passé un an, après avoir vécu quatre ans à Winnipeg. Le père est incapable de subvenir aux besoins de sa famille, et nous l'avons renvoyé à Winnipeg parce qu'il se disait habitant de cette ville. Nous avons refusé d'intervenir en cette affaire.

ACTE DE LA MILICE—SOLDE.

La Chambre se forme en comité pour délibérer les résolutions suivantes concernant le bill relatif à la milice canadienne :

1. Qu'il soit payé à l'officier général commandant la milice $6,000 par année ; $3,200 par année à l'adjudant général, et $3,200 par année au quartier-maître général.

2. Que la troupe permanente aura droit à la solde et aux allocations quotidiennes dont l'échelle sera établie par l'Exécutif, et que le solde des soldats n'excèdera pas 75 cents par jour, et celle des clairons âgés de moins de 18 ans, 40 cents par jour.

3. Que les officiers, les officiers brevetés et les sous-officiers de la milice active, autre que la troupe permanente, auront droit à une solde dont l'échelle sera fixée par l'Exécutif, et que la solde des soldats en faisant partie sera de 50 cents par jour lors de leur entrée au service, et pourra être portée à $1 par jour pendant la troisième année de service.

Sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) : Le projet de loi dont la Chambre est déjà saisie étant basé sur ces résolutions, j'ai pensé qu'il était opportun de les présenter au comité avant de pousser plus loin l'étude du bill. Eu égard au débat de l'autre soir, je demande qu'on ajoute les mots suivants à la première résolution : " et $3,200 par année au directeur général de l'artillerie ". Lorsqu'on adopta la loi actuelle, on plaça les magasins sous la direction de l'administration civile du ministère de la Milice. La direction de l'artillerie relève maintenant de l'administration militaire du ministère ; c'est un des services les plus importants, et le chiffre de la solde reste ce qu'il est déjà. J'espère que le comité voudra bien consentir à ce changement.

M. R. L. BORDEN : Je suppose que ce changement se fera avec l'assentiment de Son Excellence ?

Sir FREDERICK BORDEN : J'ai déjà l'assentiment de Son Excellence.

M. R. L. BORDEN: La proposition devrait être faite en présence de l'Orateur. Ce détail n'a peut-être guère d'importance, mais nous devrions procéder régulièrement.

M. CLARKE : Quel est présentement le chiffre de la paye des sous-officiers et des soldats ?

Sir FREDERICK BORDEN : Les soldats reçoivent 40 cents par jour. La paye n'est pas la même pour les sous-officiers ; mais la résolution n'y change rien. C'est au Gouverneur en conseil qu'il appartiendra de la fixer.

M. CLARKE : Les soldats commencent-ils à toucher 40 cents par jour dès leur entrée au service, et leur paye continue-t-elle de s'accroître jusqu'à ce qu'elle ait atteint le maximum de 75 cents ?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui.

M. CLARKE : Combien de temps faudra-t-il pour atteindre le maximum de la paye ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je l'ai déjà dit lorsque j'ai présenté le bill, nous avons l'intention d'établir un règlement portant l'adoption sur ce point de l'échelle de paye de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, c'est-à-dire qu'à leur entrée au service, les soldats recevront cinquante cents par jour et, chaque année, une augmentation de cinq cents par jour jusqu'à ce que le chiffre de leur solde soit de soixante-quinze cents par jour.

M. CLARKE : A son entrée au service, le soldat ne recevra pas moins de cinquante cents par jour ?

Sir FREDERICK BORDEN : Il recevra cinquante cents au lieu de quarante.

L'honorable M. TISDALE : S'ils restent au service après avoir atteint le maximum de 75 cents par jour, leur paye restera la même ?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui.

L'honorable M. TISDALE : Cette disposition s'appliquera-t-elle au cas où les hommes de la milice active ordinaire recevront un dollar par jour ?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui.

L'honorable M. TISDALE : L'acte comporte-t-il une telle interprétation ?

Sir FREDERICK BORDEN : Lorsque la Chambre se formera de nouveau en comité, que l'honorable député veuille bien ramener la question sur le tapis, nous verrons à régler ce point.

M. SAM HUGHES : Sans vouloir m'opposer à cet amendement, je demanderai à l'honorable ministre de vouloir bien nous dire quel traitement reçoit le commandant général des troupes australiennes.

Sir FREDERICK BORDEN : Je n'en ai pas le chiffre, mais je crois qu'il est beaucoup plus élevé que cela.

M. SAM HUGHES : N'est-il pas d'environ $12,000 non compris les diverses allocations ?

Sir F. BORDEN : Je le crois.

M. SAM HUGHES : Quel est le chiffre de la solde du commandant en chef des troupes sud-africaines ?

Sir F. BORDEN : J'ai fourni tous ces renseignements-là à la Chambre il y a deux ou trois ans, et on pourra les retrouver dans les " Débats ". Je ne pensais pas qu'on me les redemanderait aujourd'hui. Je serai en mesure de les donner un peu plus tard.

M. L'ORATEUR-SUPPLÉANT : On demande d'ajouter les mots suivants à la première résolution : " et $3,200 par année au directeur général de l'artillerie."

M. SAM HUGHES : Je ne prends pas la parole pour combattre l'amendement, car j'en suis un peu l'auteur. J'ai vainement cherché à rencontrer l'honorable ministre pour discuter avec lui ce point au lieu de faire perdre un temps précieux à la Chambre. Je me permettrai de lui faire observer que certaines colonies beaucoup moins importantes que le Canada servent à ces officiers des traitements parfois deux fois plus élevés que ceux-ci. Lorsque le bill fut présenté l'autre jour, je ne prévoyais pas qu'il soulèverait autant de discussion, sans quoi j'aurais attiré l'attention sur le premier de ses articles et fait observer que ce n'est pas le grade de colonel, mais plutôt celui de major-général qu'il convient de donner à l'officier commandant la milice canadienne. En Angleterre, le lieutenant-général reçoit $13,000 par année ; le lieutenant-général commandant les troupes d'Ecosse reçoit aussi $13,000 par année, et il n'a sous ses ordres qu'environ 9,000 hommes, tandis que notre force armée varie entre 40,000 et 100,000 hommes. En Angleterre, l'adjutant-général reçoit $12,000 par année, et le traitement de major-général s'élève à plus de $7,000. En Afrique australe, sir Percy Girouard touche un taitement annuel de plus de $20,000 ; et lorsque je disais l'autre soir que cet officier accepterait peut-être plus tard le commandement suprême des troupes canadiennes, j'oubliais que le traitement qu'il reçoit actuellement est presque trois fois plus élevé que celui que nous aurions à lui offrir. Le traitement du général-commanadant les troupes des Indes est presque quatre fois plus élevé que celui que nous offrons à notre commandant en chef. Je prie respectueusement le premier ministre d'observer qu'un traitement de $6,000 par année, y compris les allocations, est tout à fait insuffisant pour le commandant général des troupes au Canada. A côté du traitement de $10,000 par année que l'on accorde à des membres de la Commission des Chemins de fer, à des personnes qui ne sont pas censées posséder autant de connaissance spéciales que le commandant général, celui de ce dernier paraît bien maigre.

Chez un tel officier on exige beaucoup plus de connaissances spéciales que chez n'importe quel membre de la commission des chemins de fer. Le savoir de l'officier doit être beaucoup plus étendu que celui de ces hommes, et si nous nous opposons à ce que l'on brise le lien qui nous unit à l'empire au moyen d'une disposition permettant de confier à un officier canadien le commandement de nos troupes, ce n'est pas que nous jugions impossible de trouver chez nous un officier apte à assumer le commandement suprême de nos troupes ; nous voulons au contraire que le militaire canadien ait l'avantage de pouvoir briller au premier rang dans tout l'empire, car, qu'on me comprenne bien, j'estime que l'officier canadien est absolument digne de prendre le commandement suprême, en Grande-Bretagne aussi bien qu'ailleurs, pourvu qu'on lui en fournisse l'avantage et qu'on lui donne l'instruction nécessaire. Je prie l'honorable ministre de la Milice de nous dire en toute sincérité s'il croit qu'un traitement de $6,000 par année, y compris les allocations, est vraiment suffisant. Qu'il n'ait cure de ses amis récalcitrants, le pays lui en saura gré. Qu'il prenne une attitude digne et bien tranchée, la Chambre et le pays tout entier seront avec lui comme ils l'ont été lorsqu'il a demandé l'augmentation de l'effectif et de la solde, et je suis persuadé que s'il veut bien suivre mon conseil, le très honorable premier ministre sera le premier à l'en féli-

citer. S'il en agit autrement, j'aurai l'occasion de revenir sur le chapitre des $10,000 de traitement que l'on accorde aux commis de deuxième classe de la commission des chemins de fer. Ces $6,000 constituent-ils un traitement suffisant ? L'officier général commandant est tenu de porter un uniforme dispendieux, de recevoir beaucoup, et je suis persuadé que le chiffre de son traitement ne lui permet pas de remplir sa position au gré de l'attente du public.

Sir FREDERICK BORDEN : C'est sous mon administration, mon honorable ami voudra bien ne pas l'oublier, que l'on a augmenté de moitié la solde de l'officier général commandant.

M. SAMUEL HUGHES : J'en ai tenu compte à l'honorable ministre.

Sir FREDERICK BORDEN : Lorsque nous sommes arrivés au pouvoir, le traitement était fixé à $4,000, et nous l'avons porté à $6,000 en y comprenant les allocations. Encore convient-il d'ajouter, tant il est vrai de dire qu'il ne faut pas trop se fier aux apparences, que l'officier général commandant nous coûte beaucoup plus que cela. C'est le pays qui paie ses frais de venue au pays, ses frais de retour, ses frais de déplacement et autres. Je ne saurais dire au juste combien tout cela représente, mais cela constitue une dépense assez considérable. Que le traitement de $6,000 soit suffisant ou non, c'est un point sur lequel je ne saurais me prononcer en ce moment ; cela dépendrait beaucoup du caractère de l'officier. Mon honorable ami a certainement raison lorsqu'il affirme qu'on paie un traitement plus considérable que cela dans d'autres parties de l'empire ; mais il est vraiment mal venu d'établir une comparaison entre notre pays et les Iles Britanniques où, indépendamment des troupes régulières qu'il a sous ses ordres, et dont mon honorable ami a parlé, l'officier général commande en outre à quelque 100,000 miliciens ou volontaires. Comme nous n'avons ici qu'une simple milice, et que nous n'avons pas d'armée permanente, il doit nécessairement y avoir quelque différence entre le traitement accordé à notre commandant et celui que reçoit le commandant anglais. On ne doit pas s'attendre, ce me semble, à ce que nous payions autant que là-bas. Quoi qu'il en soit, puisque l'honorable député a soulevé la question, je me ferai un devoir d'y réfléchir, et on pourra la discuter de nouveau lorsqu'on remettra le bill à l'étude.

M. SAMUEL HUGHES : L'honorable ministre voudra bien ne pas oublier que je lui ai attribué tout le mérite d'avoir porté la solde à son chiffre actuel. Maintenant que la question est sur le tapis, il conviendra, j'espère, que je l'ai depuis longtemps signalée à son attention. Lors de mon voyage en Australie, j'ai remarqué que la petite colonie de la Nouvelle-Galles du Sud accorde à son commandant militaire un traitement plus élevé que celui que nous servons au nôtre. Le ministre voudra bien noter aussi que lorsqu'ils voyagent par affaires pour le compte de l'Etat, tous les fonctionnaires se font payer leurs frais de déplacement. Il suffit d'ouvrir le rapport de l'auditeur général pour voir qu'il se paie des milliers et des milliers de dollars pour frais de déplacement de ministres, de secrétaires de ministres et autres fonctionnaires. Ce n'est donc pas une faveur que l'on fait à l'officier commandant en soldant les frais de déplacement déterminés par les devoirs de sa charge ; sous ce rapport, il est sur le même pied que tous les autres fonctionnaires. En Ecosse, l'officier commandant, qui n'a sous ses ordres qu'une troupe de 9,000 hommes—tandis que les troupes du Canada en comptent quelque 40,000 ou 50,000—reçoit un traitement de $13,000 par année. On trouvera tous les chiffres que j'ai cités dans le " Stateman's Year-book ".

Sir FREDERICK BORDEN : Ces 9,000 hommes ne constituent-ils pas la troupe régulière ? Il y a encore la milice à part cela.

M. SAMUEL HUGHES : Environ cinq régiments de miliciens et de volontaires que j'ai eu l'avantage de voir tous à une revue. Nous ne demandons pas pour notre commandant un traitement aussi élevé que celui qu'on accorde en Ecosse. Espérons néanmoins que le ministre finira par biffer l'article du bill portant que cette augmentation de traitement comprendra toutes les allocations, afin que le pays prenne à sa charge toutes les dépenses que, par sa situation, l'officier général commandant est tenu de faire. Cela me semble juste.

M. CLARKE : Le ministre voudra-t-il me dire si ce traitement de $6,000, y compris les allocations, couvre toute la dépense que cet officier impose au pays ? Ainsi, à l'expiration de son service, reçoit-il une pension ou une allocation quelconques, sous forme de demi-solde, par exemple ?

Sir FREDERICK BORDEN : Le Canada ne lui accorde rien. Si c'est un officier anglais, il retourne au service de l'armée impériale. Mais s'il arrivait, comme la chose sera possible si le présent bill devient loi, que l'officier commandant fût un Canadien, nous serions tenus de pourvoir à sa retraite. Il ferait sans doute partie de la troupe permanente par rapport à laquelle le parlement a voté une loi il y a trois ou quatre ans et toucherait une allocation de retraite aux termes de cette loi. Il se pourrait aussi—et c'est probablement ce qui arrivera si l'officier est jeune et fait preuve de talent—que grâce au système d'échange que l'on projette actuellement d'établir entre le Bureau de la Guerre et le gouvernement de ce pays, il lui fût accordé, si tel était son désir, une position dans l'état-major anglais, ou quelque autre situation importante dans le service britannique.

L'honorable M. TISDALE : Durant son séjour au Canada, l'officier général commandant ne touche-t-il pas sa solde à titre d'officier de l'armée impériale ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je ne crois pas.

L'honorable M. TISDALE : Je crois que oui.

M. CLARKE : Ainsi, on projette de faire en sorte que ces officiers supérieurs de la milice active du Canada puissent, dans certaines conditions, prendre ensuite du service dans l'armée impériale ?

Sir FREDERICK BORDEN : Cela se pourrait, mais je ne dis pas que cela sera.

M. CLARKE : Si j'ai bien compris, l'honorables ministre a donné à entendre que s'il nous arrivait de confier le commandement suprême de nos troupes à un officier canadien, celui-ci pourrait peut-être, étant jeune et actif, avoir l'avantage d'aller puiser de nouvelles connaissances militaires dans les rangs de l'armée impériale.

Sir FREDERICK BORDEN : Je vais compléter mes explications. A l'heure qu'il est, nous offrons de nombreuses situations aux officiers anglais. Le commandant du Collège Militaire Royal et, si je ne me trompe, au moins quatre des professeurs de cette institution nous sont fournis par l'armée impériale. Il en est de même pour notre officier général commandant. L'usage nous a fait souvent donner le poste de quartier-maître général à un officier anglais. De plus, le poste de chef du service des renseignements de ce pays est actuellement occupé par un officier de l'armée impériale. On a fait observer aux autorités impériales qu'elles feraient montre d'esprit de justice en offrant aux officiers canadiens possédant les aptitudes nécessaires un nombre équivalent de situations, ou, du moins, un certain nombre de situations temporaires dans l'armée anglaise. La question est à l'étude, et il est à présumer qu'on en arrivera à une entente quelconque.

M. SAMUEL HUGHES : J'apprends avec plaisir que le ministre a repris ce projet. La question fut à l'étude en 1894, alors que le major-général Herbert était à la tête des troupes canadiennes. Il y a tout lieu de croire qu'à cette époque-là toute l'opposition venait du côté canadien. Le projet portait dans le temps sur l'échange de soldats et d'officiers, et il s'est trouvé des esprits assez étroits et arriérés—on en trouve des deux côtés de l'Atlantique—pour prétendre qu'il serait impossible de combler l'écart entre la solde du soldat canadien et celle du soldat anglais. Quelques routiniers que fussent certaines fortes têtes, ce projet fut néanmoins accueilli avec assez de faveur de l'autre côté de l'océan. Ce que je dis ici n'est pas à l'adresse de tous ceux qui se sont montrés favorables au projet, mais seulement à celle des ronds-de-cuir plongés dans l'ornière de la routine. Ces gens-là, où qu'ils se trouvent, se cramponnent à une idée et n'en démordent plus. Comme ils furent seuls à être consultés, il fut décidé que le projet ne pouvait et ne devait pas se réaliser. Je constate avec joie que le ministre travaille à le faire aboutir. Il n'y a pas de raison au monde pour que la milice du Canada ne continue pas de faire partie des troupes de l'empire, de servir de trait-d'union entre le Canada et la mère-patrie. Je désire que le vieux lien subsiste; je veux qu'il soit bien compris que si certains d'entre nous s'opposent à la radiation de l'article portant que le commandement en chef de la milice canadienne doit échoir à un officier anglais, ce n'est pas dans le but de diminuer en rien le mérite des officiers canadiens, mais plutôt dans celui de maintenir le lien qui unit le Canada à l'empire et afin de permettre aux militaires d'arriver à occuper un rang élevé dans l'armée anglaise.

Sir FREDERICK BORDEN : Si les bonnes relations et le lien dont vient de parler mon honorable ami—et qui seront maintenus, je l'espère—doivent absolument dépendre d'une disposition de notre loi de nature à jeter du mépris sur la personne et le mérite des militaires canadiens, je ne crois guère qu'il soit possible de les maintenir.

M. SAMUEL HUGHES : On peut prétendre avec tout autant de raison que nombre de citoyens du Canada n'ont jamais vu dans cette disposition rien d'injurieux pour les militaires canadiens, attendu, comme je l'ai déjà fait remarquer, qu'ils ont tous le champ libre. L'élève du Collège Militaire Royal est admis à prendre du service dans l'armée anglaise comme aussi à faire de l'enseignement dans cette institution. Ces avenues lui étant ouvertes, m'est avis qu'on veut aujourd'hui plaire aux partisans de l'indépendance du Canada, à ceux qui désirent la rupture complète du lien qui nous unit à l'empire. Autant vaut se bien comprendre dès maintenant ; qu'on nous jette le gant, nous sommes prêts à le relever.

L'honorable M. TISDALE : Il me paraît exister un malentendu que l'honorable ministre n'a pas dissipé, bien qu'il eût pu le faire. On croit généralement que la loi actuelle ne permet pas à un Canadien de devenir commandant en chef de la milice du Canada. Depuis le commencement de ce débat, j'ai constaté avec surprise que ce sentiment est celui d'un certain nombre de citoyens des plus influents de cette ville. Je le répète, tout Canadien devenu officier de l'armée impériale a droit d'aspirer à ce poste. A l'époque de l'établissement de notre milice, on jugea prudent de ne considérer comme apte à prendre le commandement en chef de nos troupes qu'un officier, quelles que fussent d'ailleurs ses autres qualités, ayant déjà occupé un certain grade dans l'armée anglaise. On estimait dans le temps, et il

est encore indiscutable qu'il convient d'exiger chez le commandant de la milice canadienne un grand savoir et une longue expérience des choses militaires, surtout en ce qui concerne les importantes manœuvres de l'armée anglaise. Les libéraux et les conservateurs de l'époque, au milieu desquels brillaient alors sir George Etienne Cartier et sir John Macdonald, débattirent la question et posèrent les principes qui nous guident depuis si longtemps. Voici maintenant que le ministre de la Milice ose, lui le premier, venir affirmer en plein parlement que la loi actuelle inflige un affront et une flétrissure aux officiers canadiens.

On avait établi comme deuxième condition —et dans les circonstances actuelles, c'est encore la plus importante—que la politique ne devait influer en aucune façon sur le choix du titulaire de cette charge si intimement liée à la fortune bonne ou mauvaise de notre milice. Ces deux motifs sont aussi puissants aujourd'hui qu'ils l'étaient à l'époque où la loi fut établie ; en effet, tout en reconnaissant le plus grand mérite à nos officiers, tout en reconnaissant que certans d'entre eux se sont couverts de gloire en Afrique australe où ils ont rempli avec le plus grand honneur des devoirs de la plus haute importance, il convient de ne pas oublier que nous sommes actuellement sur le pied de paix et que, par cela même, les officiers canadiens n'ont pas comme ceux de la mère-patrie l'avantage d'acquérir d'expérience sous le rapport des grands mouvements militaires comme ceux auxquels donnent lieu les manœuvres de l'armée anglaise. Et cependant cette expérience est indispensable chez l'officier commandant la milice canadienne.

J'irai même jusqu'à dire que nul officier, fût-il anglais ou canadien, ne devrait rester plus de cinq ans à la tête de la milice du Canada, parce que, étant donné la rapidité constante des perfectionnements que l'on apporte à la fabrication des explosifs et des projectiles, il ne serait plus, après cinq années de séjour au Canada, au fait des choses militaires d'Angleterre, il se serait rouillé, et sa connaissance trop imparfaite des plus récents perfectionnements ne lui permettrait plus de remplir utilement les devoirs de sa charge.

Sans préciser l'époque à laquelle il mettra cette disposition en vigueur, le ministre se montre néanmoins tellement soucieux de la bonne renommée de notre troupe qu'il entend la soustraire à la restriction à la faveur de laquelle le pays s'est développé et nos jeunes gens ont pu aller prendre du service dans l'armée impériale lorsque l'heure l'exigeait. L'expérience que j'ai acquise en mes jeunes années, les rapports étroits que j'ai eus avec la milice du Canada me mettent en mesure d'affirmer que nos officiers ont trop de largeur de vues pour considérer cette restricion comme une injure et penser qu'on leur fera un grand honneur en la faisant disparaître.

M. TISDALE.

L'attitude que je prends n'est pas, je le sais, de nature à me créer de la popularité. L'honorable ministre (sir Frederick Borden) se prétend désireux de laver la flétrissure infligée à la milice canadienne ; eh bien ! lorsqu'il viendra annoncer à la Chambre qu'il a trouvé un officier canadien apte à occuper la position de commandant de notre milice et qu'il est prête à mettre sa loi en vigueur, je serai alors disposé à discuter son projet. Mais d'ici là, prétendre que la restriction actuelle est outrageante et qu'elle constitue un empiètement sur notre autonomie, c'est se répandre en vaines paroles.

Montrons-nous assez larges pour envisager les choses au point de vue impérial. Ce qui est à l'avantage du Canada est aussi à l'avantage de l'empire, et j'entends mettre tous mes efforts au service des plus chers intérêts de l'empire. C'est ce que chacun de nous devrait faire ; en effet, si nous sommes nos propres maîtres en matière de gouvernement, si, comme le disait naguère le premier ministre (sir Wilfrid Laurier), l'Angleterre nous a donné les libertés splendides dont nous jouissons, elle saura également nous fournir des richesses immenses, ainsi que des millions d'hommes pour défendre notre territoire au cas où l'étranger tenterait de l'asservir. Je suis partisan des principes les plus larges ; je désire le plus grand bien du Canada et de l'Angleterre, et je désire que l'entente la plus bienfaisante existe entre les deux pays, surtout en ce qui concerne cette question de la défense. Jusqu'à présent, j'ai toujours accordé mon appui au ministre de la Milice ; certains de mes commettants ont même jugé à propos de me faire reproche de mon attitude. Le premier acte administratif de l'honorable ministre fut d'annuler certains contrats que j'avais passés durant les quelques mois où il me fut donné de diriger le ministère de la Milice, mais mon successeur dût reconnaître plus tard que force lui était de revenir au principe qui m'avait guidé et de faire des contrats semblables aux miens. Je n'ai fait allusion à cet incident qu'une seule fois, et si j'en parle aujourd'hui, ce n'est que pour faire voir que je me suis constamment efforcé de soustraire mes actions à l'influence de la politique. J'ai toujours pris soin de diriger mes critiques de façon à favoriser l'œuvre de la milice, à la faire tenir au courant du progrès et en rapports étroits avec l'armée anglaise, demandant qu'on la fît servir de modèle, qu'on la surpassât si c'était possible, mais qu'on ne s'y montrât jamais inférieur ni en apparence ni surtout en action. A l'heure où les troupes canadiennes ont à leur tête un officier inférieur à nul autre au monde, un des plus brillants officiers de l'armée anglaise, un officier qui veut bien se contenter de recevoir ici un traitement beaucoup moins élevé que celui qu'on lui accorderait dans son pays, un officier qui consacre son temps et toute son énergie au perfectionnement de notre organisation mili-

taire, le moment me paraît bien mal choisi pour venir prétendre que la loi actuelle est injurieuse pour les officiers canadiens. Je m'étonne de voir l'honorable ministre persister à vouloir faire croire au peuple que cette loi porte atteinte à notre autonomie. Tant qu'on n'aura pas trouvé d'officier capable de remplir dignement cette charge, tant qu'on ne nous aura pas démontré que le choix de l'officier général commandant se fera indépendamment de toute influence politique, il vaudra mieux pour la milice, il vaudra mieux pour l'empire qu'il ne soit pas fait de changement. Les explications de l'honorable ministre de la Milice ne me satisfont point. Si j'ai dû prendre deux fois la parole quand j'aurais voulu ne l'adresser qu'une seule fois, c'est que l'honorable ministre se plaît à répéter que nous favorisons par notre attitude un état de choses préjudiciable à nos officiers.

Sir FREDERICK BORDEN : Il me semble, M. le président, que mon honorable ami (l'honorable M. Tisdale) a eu tort de s'emporter aussi inutilement. En vérité, je regrette beaucoup de me trouver encore dans l'obligation de répéter ici des explications qu'à deux ou trois reprises déjà j'ai données au comité. Il faut croire cependant que les arguments que j'ai invoqués ne manquent pas de puissance, sans quoi mon honorable ami n'eût pas fait montre d'une aussi grande animation.

M. COCHRANE : Ce n'est pas la force de votre raisonnement qui l'a fait sortir de son sang-froid.

M. CLARKE : C'est plutôt l'absence de raisonnement.

Sir FREDERICK BORDEN : Ah bah ! Qu'on me permette de donner quelques mots de réponse aux observations de l'honorable député de Norfolk-sud. Premièrement, de ce que nous avons choisi le moment actuel pour proposer cette modification de la loi, mon honorable ami semble vouloir conclure que l'on fait injure à l'officier distingué que nous avons aujourd'hui à la tête de nos troupes. Quelque inutile qu'il paraisse pour moi de réfuter une telle insinuation, je tiens cependant à déclarer ici qu'elle est absolument dénuée de fondement. Mes relations avec l'officier général commandant sont marquées au coin de la plus parfaite cordialité.

Je me plais à reconnaître sa grande habileté et ses brillants états de service comme soldat et je crois qu'en aidant à la direction des affaires de notre milice comme il le fait, il procure à ce pays un avantage considérable. Mais sa présence ici doit-elle nous faire hésiter à modifier une loi qui a pour effet de déprécier nos officiers? Je ne le crois pas. A mon avis, cet homme distingué serait le dernier à nous demander d'hésiter pour une raison comme celle-là. Comment ! A en juger par l'excitation et les arguments de l'honorable député on dirait que nous sommes à faire une loi dans le but de rendre impossible la nomination d'un officier impérial. Que faisons-nous? Nous disons tout simplement que la restriction défendant actuellement qu'un officier canadien soit nommé doit être rayée du statut et qu'en vertu de la nouvelle loi il sera loisible au gouvernement et à ceux qui lui succèderont de choisir dans l'armée anglaise ou dans n'importe quelle partie dans l'empire britannique le meilleur officier qu'ils pourront y trouver, pour administrer les affaires militaires de ce pays. Il n'y a pas de restriction. La restriction qui existait disparaîtra. Mon honorable ami ne doit pas trouver mal que je répète combien je suis surpris de l'excitation provoquée chez lui par le fait que ce bill tend à faire disparaître des statuts du Canada une disposition injurieuse pour les officiers canadiens.

D'après l'honorable député, j'ai mis le peuple sous une fausse impression quant à la signification de ce bill et j'ai cherché à le tromper en disant que pas un Canadian ne peut être appelé au commandement général de notre milice, lorsque je sais fort bien qu'après avoir passé par le Collège militaire royal, puis par l'armée anglaise un Canadien peut être nommé pour ainsi dire en un tour de main. Voici ce que j'ai dit : Sous l'empire de la loi actuelle aucun officier canadien ne peut être placé à la tête de la milice, et c'est vrai. D'après l'honorable député les officiers canadiens n'ont aucun moyen de se préparer à remplir ce poste éminent. Je lui dirai—et il devrait le savoir—que nous consacrons tout les ans des milliers de dollars à envoyer aux écoles militaires d'Angleterre des officiers de la force permanente et de la milice active du Canada. A l'heure qu'il est nous envoyons à prix d'argent un officier au Japon, pour qu'il étudie ce qui se passe sur les lieux même où se fait la guerre. L'honorable député sait très bien que les autorités impériales sont et seront toujours disposées à permettre aux officiers canadiens de faire partie de l'armée anglaise en cette qualité, afin de voir ce qui passe, dans toutes les guerres où la Grande-Bretagne peut ou pourra être engagée. Y a-t-il donc une seule bonne raison à faire valoir à l'encontre de notre intention de faire disparaître du recueil de nos lois cette note injurieuse, comme je l'appelle et comme elle l'est, pour les officiers canadiens? Mais, mon honorable ami (M. Tisdale) de s'écrier : Oh ! mais, la politique ! Il y a lieu de redouter l'influence politique.

L'honorable M. TISDALE : Ecoutez ! écoutez !

Sir FREDERICK BORDEN : Voilà qu'il répète cette exclamation.

Un soir, il y a peu longtemps de cela, je demandai à l'honorable député si, même dans ce cas, nous allions être obligés de faire l'aveu humiliant que, habiles à nous gouverner nous-mêmes en tout autre chose, nous ne le sommes plus lorsqu'il s'agit de la question si importante de la défense de notre territoire. Ne serait-ce pas par trop absurde

et humiliant ? J'espère que nous n'entendrons plus d'argument come celui-là.

M. CLARKE : Le ministre voudrait-il me dire qui nomme le commandant en chef à présent et qui le nommera lorsqu'il s'agira de choisir un officier canadien?

Sir FREDERICK BORDEN : La nomination se fait actuellement par l'Exécutif.

M. CLARKE : C'est l'Exécutif qui fait cette nomination ?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui.

M. CLARKE : Naturellement, ce sera encore lui qui fera les nominations à l'evenir ?

Sir FREDERICK BORDEN : Certainement.

M. R. L. BORDEN : Je crois que le ministre de la Milice tient trop à cet argument que la loi actuelle a pour effet de déprécier les officiers canadiens. Ce n'est pas le moment de discuter ce sujet. Je le discuterai plus tard, mais je ne saurais laisser passer cet argument sans protester. Il est dit dans la loi que pas un avocat admis au barreau depuis moins de dix ans ne pourra être nommé juge d'une cour de juridiction supérieure. Va-t-on soutenir que c'est là une injure à l'adresse de tout les autres avocats qui ne font pas partie du barreau depuis dix ans ? Non. Cette disposition exige tout simplement que ces messieurs aient une certaine expérience tout comme la loi de la milice exige que quiconque doit être nommé commandant en chef de nos troupes sache ce que c'est qu'une armée régulière. Cette expérience, un Canadien peut l'acquérir tout aussi bien que n'importe quel sujet de l'empire britannique et, par conséquent, il ne nous convient pas de dire comme on l'a déjà dit, que la loi actuelle a pour effet de déprécier les officiers de la milice canadienne. Elle a simplement pour effet d'exiger absolument qu'un Canadien ou tout autre aspirant à ce poste ait acquis une certaine expérience dans l'armée anglaise. Voilà tout.

L'honorable ministre de la Milice le sait bien, la loi, telle qu'elle est actuellement, ne permet pas à un officier de l'armée anglaise de devenir commandant en chef au Canada. Est-ce une injure à l'adresse de l'armée anglaise ? Pas du tout. C'est simplement une disposition exigeant que tout homme appelé à remplir ce poste ait acquis de l'expérience dans une armée permanente.

D'après le ministre de la Milice ce bill permet à un Australien ou à un Néo-Zélandais de devenir commandant en chef au Canada. Si, comme je le crois, il entend par là qu'un Australien ou un Néo-Zélandais peut devenir commandant en chef de la milice canadienne parce qu'il est d'Australie ou de la Nouvelle-Zélande, le bill n'a pas été rédigé de façon à atteindre son but, car il n'y est rien dit de tel. Je crains fort que ce bill, d'après sa teneur, ne permette de nommer que des officiers de la milice canadienne. Le ministre de la Milice ne sait-il pas qu'il y a dans la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest des officiers capables et compétents, et va-t-il prétendre que le bill qu'il présente tend à déprécier les officiers de cette belle troupe, parce qu'il ne leur permet pas d'aspirer au poste de commandant en chef ? Il nous faut apporter à l'étude de ces questions un peu de logique et nous garder de faire reposer toute notre procédure sur un simple argument captieux.

Sans vouloir émettre d'opinion pour le moment j'ose dire que les officiers de la milice canadienne ont peut-être acquis assez d'expérience pour mériter que le gouvernement choisisse parmi eux le commandant en chef. Voilà un bon argument ; mais on aurait tort de prétendre que l'obligation de choisir un commandant parmi les officiers de l'armée régulière, en vertu de la loi, comporte une présomption d'incapacité contre ceux qui ne sont pas officiers dans l'armée régulière et n'ont pas l'expérience qui s'acquiert par le service que l'on fait dans cette armée.

Il me semble que la raison donnée par le ministre de la Milice est loin d'être la meilleure. Toutefois, il faudra débattre ce sujet lorsque le bill nous sera soumis, et M. le président ayant à plusieurs reprises demandé à la Chambre de se prononcer sur cette motion, je lui demanderai s'il n'a pas l'intention de reconnaître la règle que j'ai signalée il y a un instant. Ce serait créer un dangereux précédent que de faire passer ce projet d'amendement par le comité sans que le Gouverneur général eût d'abord signifié son assentiment à la Chambre présidée par l'Orateur. Ce serait mettre tout député à même de proposer que ce traitement soit de $8,000.

Qu'un simple député ne puisse faire une motion de ce genre parce qu'il n'est pas conseiller de Son Excellence et ne peut obtenir son assentiment, voilà une des garanties que nous offre notre constitution. Les ministres sont les conseillers de Son Excellence et doivent, sous leur responsabilité de ministres, faire connaître son assentiment à la Chambre avant de pouvoir proposer une résolution de ce genre ou un amendement comportant une dépense de deniers publics. Je ne veux pas faire d'obstruction, mais je pense qu'on ferait bien de procéder régulièrement en ces matières. Je consens à ce que le ministre de la Milice demande à M. le président de se retirer afin que, l'Orateur étant au fauteuil, il annonce immédiatement que Son Excellence a consenti à cet amendement.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : L'honorable chef de l'opposition a eu raison de soulever ce point. La règle est claire et il vaudrait mieux y conformer notre procédure.

Sir FREDERICK BORDEN : C'est ce qu'a proposé l'autre soir mon honorable ami (M. Hughes) et, après mûre réflexion, j'ai trouvé qu'il était désirable de procéder de cette façon.

M. SAMUEL HUGHES : Je tiens tout autant que l'honorable chef de l'opposition à ce que nous procédions régulièrement, et je serais bien aise que son avis fut agréé.

Sir WILFRID LAURIER : L'opinion émise par l'honorable chef de l'opposition est juste, mais elle ne s'applique pas au projet de résolution actuel. Nous pouvons adopter ce projet, et l'honorable ministre de la Milice en présentera un autre.

M. SAMUEL HUGHES : L'honorable ministre a dit que certains officiers de la milice active, outre ceux des corps permanents, ont été envoyés en Angleterre aux frais du pays. C'est ce que j'ignorais.

Sir FREDERICK BORDEN : Il a été envoyé une couple d'officiers de santé et d'officiers de la milice active. J'ai oublié leurs noms.

M. SAMUEL HUGHES : Il n'y a rien dans la loi qui défend aux officiers de l'état-major de recevoir des allocations ?

Sir FREDERIC BORDEN : Rien.

L'amendement de sir Frederick Borden est retiré.

Le projet de résolution n° 1 est adopté.

Résolution n° 2 :

Sir FREDERICK BORDEN : Je voudrais insérer dans la troisième ligne le mot " ordinaire " avant le mot " paye ". Lorsque le bill fut délibéré en comité, l'autre soir, j'ai dit que les magasins avaient été soustraits à la direction civile, et assujettis à la direction militaire du département, et qu'ils étaient devenus partie intégrante de la force permanente. Les employés qui en ont la garde touchent de $1 à $1.50 par jour. Contrairement à ceux qui appartiennent à la force permanente, ils n'ont pas de casernes et ne reçoivent pas d'allocations. Il se pourrait que, par suite de ce changement, leur paye fût réduite à 75 cents. L'insertion du mot " ordinaire " aura pour effet de n'assujettir à ce taux que les membres réguliers de la force permanente.

Amendement adopté.

M. SAMUEL HUGHES : C'est peut-être le moment de dire un mot de la solde des officiers de la force permanente. Comme le ministre le sait fort bien, elle est tout à fait hors de proportion avec les appointements des autres fonctionnaires de n'importe quel département de l'administration. Un inspecteur de l'artillerie, un lieutenant-colonel chargé du commandement d'un district, sont moins bien rémunérés que les professeurs des " high schools " de la province d'Ontario, sans compter qu'ils ont à faire des dépenses extraordinaires. Si l'honorable ministre veut augmenter leur solde il aura l'approbation de la Chambre et du pays. J'espère qu'il ne fera aucun cas des critiques mesquines que cette démarche pourrait provoquer du côté de l'opposition ou du côté ministériel. Ces hommes méritent bien du pays et les maigres deniers qu'ils touchent à l'heure qu'il est sont à peine suffisante pour leur permettre de vivre.

Sir FREDERICK BORDEN : Il y a beaucoup de vrai dans ce que vient de dire l'honorable député. Certains officiers sont très bien payés, tandis que d'autres ne le sont pas assez. Quant à certains commandants de districts, ils ne touchent qu'une maigre solde. Il faudrait remanier l'échelle des traitements et c'est ce que je me propose de faire sans retard. Lorsque ce travail sera fini, il sera approuvé par l'Exécutif et soumis à la Chambre, si elle est encore en session. En tout cas, il sera publié dans la Gazette Officielle, où tout le monde pourra en prendre connaissance.

M. SAMUEL HUGHES : Il est à la connaissance de l'honorable ministre que lorsqu'on demande à un élève sortant du collège militaire royal de prendre du service dans notre milice, il refuse à cause des trop maigres appointements attachés à nos grades.

Il n'est pas un porte-chaîne ou porte-jalons occupé aux arpentages pour le compte du gouvernement qui ne touche des appointements et des allocations deux fois plus considérables que n'en reçoit le lieutenant du grade le plus élevé dans la milice permanente du Canada. Je n'en blâme point l'honorable ministre, il a fait absolument tout ce que les circonstances lui permettaient de faire ; mais j'espère qu'il réussira à obtenir aux jeunes et aux vieux membres de la milice permanente le traitement dont ils sont dignes.

Sir FREDERICK BORDEN : Le gouvernement n'y peut rien, le chiffre des appointements étant déterminé par la loi actuelle, comme le sait mon honorable ami. Toutefois, je crois que dans notre milice permanente le lieutenant a des appointements aussi élevés que ceux des lieutenants de l'armée anglaise.

M. SAMUEL HUGHES : Les lieutenants de l'armée anglaise appartiennent à des familles riches et on les paye moins cher afin d'éloigner de l'armée les jeunes gens de la classe moyenne, qui, sans cela, feraient du métier des armes une carrière et un moyen de subsistance.

M. CLARKE : L'honorable ministre voudrait-il me dire s'il n'est pas accordé aux officiers impériaux en service au Canada certaines immunités ou certains privilèges, comme l'exemption de droits de douane et d'accise, qu'on refuse aux officiers canadiens des corps permanents du Canada? Je crois savoir qu'à Halifax, à Esquimalt et dans d'autres villes de garnison où il y a des officiers impériaux en service, ceux-ci jouissent de certaines exemptions de droits qu'on n'accorde pas aux officiers de la milice canadienne régulière.

Sir FREDERICK BORDEN : Je crois que les officiers britanniques commandant aux garnisons britanniques, à Halifax, à Esquimalt et autres villes de garnison du Canada ont droit d'importer en franchise les marchandises dont ils ont besoin, mais je ne pense pas que la loi accorde ce privilège au commandant en chef, bien qu'il soit officier britannique. Je ne vois pas comment on pourrait accorder cette exemption à aucune classe de notre société. Il vaudrait beaucoup mieux satisfaire aux exigences de la situation par l'augmentation de la solde de nos officiers canadiens.

Nous pourrions peut-être retrancher ce privilège aux officiers impériaux ; c'est là un point sur lequel il conviendrait peut-être d'appeler l'attention de mon honorable ami, le ministre des Douanes. Je pense que cette faveur a été reconnue par les autorités impériales et canadiennes à l'époque de la confédération, mais sans intention de commettre d'injustice à l'égard des officiers canadiens.

Un mot maintenant, en réponse à l'honorable chef de l'opposition.

Il me conteste que la loi actuelle fasse rejaillir du discrédit sur nos officiers canadiens. Les auteurs de cette loi n'ont peut-être pas eu l'intention de lui donner cet effet, mais elle l'a tout de même. Mon honorable ami doit admettre que si une loi canadienne empêche un homme qui se destine à la carrière des armes, d'atteindre les postes les plus élevés, elle condamne l'officier canadien à l'infériorité et fait croire à son incapacité. Jamais une disposition de cette nature n'aurait vu le jour si on ne s'était jusqu'à un certain point imaginé que l'officier canadien manquait des qualités nécessaires au commandement ou n'était pas capable de les acquérir. Quelle que fût l'opinion à l'époque où l'on fit cette loi—et je crois qu'elle remonte à une époque où il y avait des garnisons et des officiers impériaux dans tout le pays, et où il eût été fort inopportun de faire une loi comme celle dont on propose maintenant l'adoption—on voulait sans aucun doute empêcher l'officier canadien de parvenir au commandement, et ainsi on lui interdisait cette aspiration bien légitime qu'a droit de nourrir tout homme qui embrasse une carrière.

L'honorable chef de l'opposition verrait d'un bien mauvais œil la loi qui défendrait à un avocat canadien d'occuper le poste de juge en chef de la cour Suprême du Canada; il se considérerait, et avec raison, bien gravement lésé par la loi qui, tout en permettant à un avocat canadien d'exercer sa profession devant tout tribunal du pays et de présider un tribunal de juridiction inférieure, lui enlèverait tout espoir de jamais devenir juge en chef de la cour Suprême de son pays, réservant exclusivement ce poste à un avocat importé d'Angleterre. Ce cas est beaucoup plus analogue à celui de nos officiers que le cas mentionné par l'honorable chef de l'opposition.

M. CLARKE.

M. R. L. BORDEN : Ce n'est pas l'idée que je m'en fais. Le statut se lit ainsi : " il sera nommé un officier ayant le grade de colonel ou un grade supérieur à celui-là dans l'armée régulière de Sa Majesté." Cette disposition ne contient rien de blessant pour un Canadien, elle exige simplement que l'élu, qu'il soit d'Australie, du Canada ou d'Angleterre, ait une certaine expérience. Mon honorable ami aurait parfaitement raison s'il disait—et il ne l'a pas encore dit—que les officiers canadiens ont maintenant une expérience égale à celle qu'un officier de l'armée régulière d'Angleterre est censé acquérir. Voilà un argument que je n'ai pas encore entendu faire et auquel j'accorderai toute l'attention qu'il mérite, quand on le fera. Jusque là, je maintiendrai que nos officiers ne sont pas traités avec plus d'injustice que l'avocat inhabile à être nommé juge, parce que, quels que soient ses talents il n'a pas encore dix ans de pratique, ni, par conséquent, l'expérience requise.

La disposition que mon honorable ami veut faire adopter n'est-elle pas injuste à l'égard des officiers de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest ? N'y a-t-il pas dans ce corps des officiers habiles et compétents ? D'après lui, la loi actuelle comporte une injustice à l'égard de la milice canadienne. Elle n'en comporte pas plus qu'à l'égard de la milice d'Angleterre, d'Australie ou d'aucun autre pays. Le rapprochement qu'il a tenté de faire au sujet de la cour Suprême du Canada manque d'analogie. Un avocat, après avoir exercé sa profession dix ou quinze ans, a toute l'expérience requise pour pouvoir faire honneur au poste de juge en chef. Mais n'y a-t-il pas une différence entre le service dans la milice et le service dans l'armée régulière ? Si l'on peut démontrer que le service d'un officier dans la milice canadienne lui donne vraiment une expérience aussi complète que celle que l'on acquiert en servant dans l'armée régulière d'Angleterre, il est évident que la mesure présentée par l'honorable ministre devrait devenir loi. Il ne faut pas que les Canadiens soient victimes d'aucune injustice ; aussi la loi actuelle ne leur en cause-t-elle aucune, elle exige seulement que l'officier qui sera appelé au commandement de notre armée, fût-il du Canada, d'Angleterre ou d'Australie, ait une certaine expérience.

M. A. T. THOMPSON : Je crois que l'honorable chef de l'opposition a tort de chercher à assimiler la milice d'Angleterre à celle du Canada. Cette dernière, si peu nombreuse qu'elle soit, est en réalité une armée régulière, bien que nous persistons à lui donner le nom de milice. Nous ne faisons pas de distinction entre notre force permanente et notre force non permanente et nous ne donnons pas à l'une le nom d'armée régulière et à l'autre celui de milice. En Angleterre c'est précisément le contraire qui a lieu. Là permettre à un officier de la mi-

lice de prendre le commandement général, ce serait favoriser la nomination de gens inexpérimentés. Il se peut que, dans notre pays, l'on favorise des nominations de cette sorte, mais, il y a dans notre milice permanente des gens dont l'expérience est probablement ou sera à l'avenir aussi complète que celle des officiers de n'importe quel régiment de l'armée régulière en Angleterre. Alors, je ne vois réellement pas pourquoi le plus haut poste qu'il soit permis au gouvernement canadien d'accorder dans notre milice ne serait pas confié à un Canadien s'il est en état de le remplir, le gouvernement devant être responsable de l'incapacité de cet officier s'il est incapable. Quelle autre signification que celle-là peut-on donner aux mots "gouvernement responsable" ? D'ailleurs, le gouvernement pourrait bien accepter comme commandant en chef de notre milice un officier de l'armée régulière d'Angleterre qui serait absolument inhabile à remplir cette charge, car, là aussi il y a des incapables ; on peut dire, sans le moindre injure à l'égard du service, que c'est indubitablement le cas. Quel danger y a-t-il donc à rendre ce poste accessible aux nôtres lorsque nous pouvons tenir le gouvernement responsable des nominations qu'il aura faites ? Certains députés oppositionnistes ont prétendu que ce serait relâcher le lien qui nous attache à la mère patrie.

Je ne suis pas de cet avis. Je me rappelle avoir lu dans l'histoire que si les treize colonies se sont séparées de l'Angleterre il y a 125 ans, c'est plutôt à cause des procédés de la mère patrie à leur égard que de l'impôt sur le thé ; ainsi le prétendent certains historiens d'une autorité incontestable. Nous ne resterons intimement liés à la mère patrie qu'à la condition de traiter avec elle sur un pied d'égalité. C'est tout ce à quoi de dignes descendants de preux chevaliers peuvent être requis de tenir, et tout ce à quoi les Canadiens sont disposés à consentir. Cette modification qu'on se propose de faire n'a rien d'injurieux pour les officiers de l'armée anglaise, elle n'est que la reconnaissance de l'habilité et de la capacité des Canadiens.

M. R. L. BORDEN : De l'argument de l'honorable député d'Haldimand (M. A. T. Thompson), il ressort logiquement qu'on pourrait confier ce poste à n'importe qui, sans même s'occuper de savoir s'il est militaire ou non, parce que le gouvernement est responsable.

L'honorable député va-t-il prétendre que ce n'est pas la signification qu'il faut donner à son argument ?

La raison qui nous fait choisir cet officier parmi les membres de la milice et non pas parmi les autres citoyens qui ne se livrent pas aux exercices militaires, c'est qu'il nous faut à ce poste un homme d'une certaine expérience.

M. A. T. THOMPSON : Certainement.

M. R. L. BORDEN : J'ai admis—je ne sais pas si je me suis bien fait comprendre —que c'est là un excellent argument que, seul, mon honorable ami d'Haldimand a soumis à la Chambre, lorsqu'il a dit que l'expérience qu'acquiert un officier dans la milice canadienne vaut bien celle qu'il pourrait obtenir en servant dans l'armée régulière.

M. A. D. THOMPSON : Dans la troupe régulière de notre milice——

M. R. L. BORDEN : Je discuterai ce point dans un instant. Donc, suivant le principe posé par mon honorable ami, il faut nécessairement que cet officier ait de l'expérience. L'honorable député ne veut pas dire, par exemple, qu'un commis dans un magasin de nouveautés, emploi qui n'a rien à faire avec la milice, devrait être choisi simplement parce que le gouvernement est responsable. Je demande qu'on me signale une raison suffisante, un détail quelconque qui m'engage à croire que l'expérience acquise par un officier dans notre milice nationale est suffisante en elle-même ou équivaut à celle exigée par la loi qui nous est proposée, et je ne combattrai pas cette dernière. Au contraire, je demanderai qu'on n'adopte pas ce projet de loi, si l'on invoque comme unique argument que le statut actuel exclue de ce poste les Canadiens. Il n'en est pas ainsi, mais il faut que l'officier canadien possède une certaine expérience.

L'honorable député d'Haldimand a parlé de la milice de la Grande-Bretagne. Il est mieux renseigné que je ne le suis sur toutes ces questions, mais j'ai compris d'après ce qu'ont déclaré certains membres de la Chambre qui ont pris part à cette discussion, qu'il y a dans la milice de la Grande-Bretagne des hommes qui ont fait du service dans l'armée régulière.

M. A. T. THOMPSON : Parfaitement.

M. R. L. BORDEN : Dans ce cas, je puis conclure, je crois, que ces militaires possèdent autant d'expérience et sont aussi aptes à remplir cette position que les officiers qui ont servi dans notre milice active et non dans les cadres permanents. L'argument de mon honorable ami prouve trop. L'honorable député dit : Nous avons une troupe permanente qui peut nous fournir des officiers très capables et possédant toutes les connaissances nécessaires, conséquence de l'expérience qu'on suppose être l'apanage d'un officier de l'armée impériale. S'il en est ainsi, mon honorable ami devrait demander au ministre de la Milice d'insérer dans son projet de loi une disposition qui nous oblige à choisir parmi ces militaires celui qui doit remplir le poste dont il est ici question.

M. A. T. THOMPSON : Pas du tout.

M. R. L. BORDEN : C'est pourtant l'argument invoqué par l'honorable député, quand

il dit que nous devons choisir cet officier parmi ceux qui font partie de la troupe permanente du Canada.

M. A. T. THOMPSON : Je crois que l'honorable chef de l'opposition n'a pas compris le principe que j'ai expliqué. J'ai dit : " peut nommer " et non pas " doit nommer."

M. R. L. BORDEN : Acceptons cette distinction et disons "peut nommer." On peut choisir cet officier parmi les militaires qui composent la troupe permanente laquelle, d'après mon honorable ami, contient des officiers possédant les connaissances et l'expériense requises pour remplir ces fonctions. Alors, pourquoi aurions-nous le droit de choisir parmi tous les officiers de notre milice au lieu de limiter notre choix aux officiers des cadres de notre troupe permanente qui, suivant l'honorable député, sont spécialement aptes à occuper ce poste ? Autant vaudrait pour mon honorable ami dire qu'il y a des officiers capables dans toute la milice canadienne ; alors, ce projet de loi devrait contenir une disposition nous obligeant de choisir cet officier parmi toute la population du Canada. C'est la seule déduction logique qu'on puisse tirer du principe posé par l'honorable représentant d'Haldimand. Voilà ce que signifie ce principe, s'il signifie quelque chose. Je ne veux pas dire qu'on ne devrait point choisir un Canadien, ni que le commandant général de notre milice ne devrait pas être choisi parmi les officiers de notre milice active. Mais je repousse cet argument spécieux—car ne n'est ni plus ni moins qu'un principe spécieux—qui prétend que la loi actuelle jette du discrédit sur les Canadiens. Qu'on me démontre que les militaires canadiens ont l'expérience qui les rend aptes à remplir ces fonctions, et je n'aurai plus rien à dire. Mais ce point n'a pas été discuté. Tant que la discussion ne se fera pas sur ce détail important, nous n'aurons pas attaqué la question réelle que la Chambre devrait étudier. Il n'est pas juste, à mon avis, de dire que la loi actuellement en vigueur jette du discrédit sur les Canadiens. Elle n'exige d'un Canadien ou de tout autre citoyen de l'empire qu'une certaine expérience acquise dans l'armée régulière, et qui le rend capable d'occuper le poste de commandant général. Si l'expérience qu'un officier peut acquérir dans notre milice est aussi grande ou presque aussi grande que celle qu'il pourrait obtenir dans l'armée régulière, je suis prêt à laisser enlever la restriction qui existe dans le statut, et le gouvernement se trouverait libre de choisir le commandant général parmi les officiers de la milice canadienne.

M. A. T. THOMPSON : Je redoute presque, M. l'Orateur, de me mêler davantage à cette discussion, car il m'est bien difficile de reconnaître le principe que je croyais avoir énoncé, dans ce que me fait dire l'honorable leader de l'opposition. J'explique, cependant, ce que j'ai à dire, non pas dans un esprit décidé à faire des raisonnements spécieux, mais dans le but d'obtenir une discussion libre, loyale et sincère de la question soumise à notre examen. Je crois que mon honorable ami a méconnu le sens de mon argument, pour ne rien dire de plus. S'il veut lire les dispositions de la loi, il constatera qu'il n'y a aucun danger que le choix tombe sur un marchand de nouveautés, puisqu'il est nécessaire de choisir le commandant général parmi les officiers qui ont le grade de colonel. Il s'agit donc d'un homme d'expérience.

M. COCHRANE : Les colonels sont nommés par décrets du conseil.

M. A. T. THOMPSON : Oui, mais ce sont des colonels honoraires, ce qui est bien différent. Le chef de l'opposition a dit que si nous pouvions le convaincre que les membres de notre troupe permanente possèdent l'expérience requise, il voterait des deux mains en faveur de ce projet de loi.

M. R. L. BORDEN : J'ai parlé aussi des membres de la milice active.

M. A. T. THOMPSON : Oui. Il s'agit donc indubitablement d'une question d'aptitudes. Je puis dire à mon honorable ami (M. R. L. Borden) que nous avons maintenant, dans notre milice, des hommes qui ont fait des campagnes dans trois continents, et qui ont acquis ainsi beaucoup d'expérience des choses de la guerre. Je ne mentionnerai pas leurs noms, car je ne veux pas les mêler à cette discussion, mais je nommerai ces personnes privément à mon honorable ami. Ce sont des militaires de grande expérience qui pourraient remplir d'une façon fort convenable les fonctions de commandant général. Toutefois, ce n'est point là la question ; nous ne discutons pas si un Canadien devrait être nommé à ce poste. Tout se résume à ceci : notre dignité exige que nous ayons le droit de nommer un Canadien, s'il est capable de remplir ces fonctions, et la responsabilité quant à ces aptitudes incombera au ministre de la Milice.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami (M. A. T. Thompson) ne saisit pas parfaitement le point que j'ai soulevé, et je suis convaincu que cela dépend de l'incapacité où je me trouve de m'exprimer aussi clairement que je le devrais. Il dit qu'il y a, au Canada, un grand nombre d'officiers qui possèdent l'expérience voulue pour occuper la position de commandant général. Je ne ne m'oppose pas à ce que la loi soit amendée de manière à nous permettre de choisir cet officier parmi cette classe de militaires. Je veux simplement qu'on me démontre qu'en faisant ce choix, on ne tiendra compte que des officiers qui ont acquis cette expérience.

M. A. T. THOMPSON : Cette restriction n'existe pas dans la loi anglaise.

M. R. L. BORDEN : Parce que l'officier choisi doit avoir atteint un certain grade dans l'armée régulière.

M. A. T. THOMPSON : Le projet de loi que nous discutons maintenant impose une condition semblable.

M. R. L. BORDEN : Non.

M. A. T. THOMPSON : Oui, puisque cet officier doit avoir certain grade.

M. R. L. BORDEN : Dans la milice active du Canada. J'ai dit et répété à maintes reprises que si l'on me démontre par des raisons suffisantes, que l'expérience acquise dans notre milice active prouve les capacités exigées par cette loi, j'appuierais de tout cœur la mesure qui nous est soumise. Tout ce que j'ai conseillé de faire, c'est de discuter cette question à ce point de vue, et non d'après cette idée que le statut actuel jette du discrédit sur les officiers canadiens. Nous sommes tous d'accord sur le principe qui doit régir ce débat, mais on ne l'a pas suivi. Je me suis levé d'abord pour protester contre cette anomalie et, maintenant, l'honorable député accepte complètement mon avis sur ce point.

L'honorable M. TISDALE : Je veux appeler l'attention de la Chambre sur une question que j'ai déjà débattue avec le ministre. Quand nous avons adopté l'article se rapportant à l'augmentation du traitement du commandant général, le gouvernement nous a affirmé qu'avant longtemps, comme conséquence d'un échange de correspondance entre le gouvernement canadien et le gouvernement impérial, nous aurions un commandant général possédant le grade de général. Si l'honorable ministre avait présenté une motion à l'effet de remplacer, dans la loi, le mot " colonel " par les mots " général de l'armée anglaise ", j'aurais partagé son opinion, car je crois qu'il nous faut un officier d'un grade supérieur à celui de colonel dans l'armée anglaise.

A tout événement, le gouvernement nous a affirmé que nous aurions un général pour commander notre milice. Aujourd'hui, mon honorable ami, le ministre de la Milice, a changé l'ancienne loi, et les Canadiens peuvent maintenant aspirer à remplir les fonctions de commandant général; mais nous n'avons pas de général au pays et nous n'aurons un officier de ce grade que lorsque le ministre en aura créé un. Il faudra qu'il donne à ce dernier les aptitudes et les capacités qu'il faut avoir pour devenir général dans l'armée anglaise.

Quant aux remarques de mon honorable ami d'Haldimand (M. A. T. Thompson), je dirai qu'il est bien vrai que nous avons des officiers capables à la tête de notre force permanente, mais que celle-ci ne peut être, en aucun sens, considérée comme formant une armée régulière.

Je veux appeler l'attention de la Chambre sur la rédaction de la disposition se rapportant à la solde. Mon honorable ami constatera que cette solde, d'après la troisième résolution, est de 50 cents par jour lors de la nomination, mais qu'elle peut être portée à $1.00 par jour, durant la troisième année de service. On pourrait peut-être croire que cette disposition a pour but d'empêcher une augmentation de solde pour ceux qui se rengagent pour une plus longue période.

Sir FREDERICK BORDEN : Mon honorable ami (M. Tisdale) pourra constater que ce cas est prévu dans le projet de loi que nous discutons.

L'honorable M. TISDALE : Je crois que si la résolution ne prévoit pas ce cas, le projet de loi ne peut contenir de disposition à ce sujet.

M. SAMUEL HUGHES : Les membres de la Chambre croient à tort que les officiers canadiens ne pourront recevoir en franchise leur uniforme et leur équipement, alors que les officiers anglais jouiront de ce privilège. Si je ne me trompe, cette disposition s'applique à ces deux catégories d'officiers.

Sir FREDERICK BORDEN : Oui.

M. SAMUEL HUGHES : J'aimerais faire allusion aux exercices de la milice anglaise. Ceux qui y ont assisté admettront sans peine que les différentes compagnies sont parfaitement exercées, et qu'il serait très difficile de trouver dans l'armée régulière des soldats mieux rompus aux différentes manœuvres. Le milicien anglais suit ses exercices 30 jours par année. C'est à peu près le temps que le milicien canadien consacre à son instruction militaire au cours de trois années. La milice anglaise est commandée et dirigée comme l'est l'armée régulière. Dans notre force permanente, je dois dire, malgré toute la considération que j'ai pour eux, que nos officiers n'apprennent pas par expérience à commander un effectif considérable. On me dit que le corps d'artillerie de Kingston ne peut monter que deux ou trois canons, et que les miliciens de Toronto remplissent pour la plupart les fonctions d'ordonnances. Comment ces officiers peuvent-ils acquérir l'expérience du commandement d'effectifs considérables et connaître ce qu'il faut faire, lorsqu'il s'agit de manœuvres militaires importantes ? Un grand nombre de nos capitaines des compagnies rurales ont presque autant d'expérience dans ces exercices que les officiers de la troupe permanente ; c'est surtout le cas pour les commandants des bataillons ruraux.

Résolution 3.—Solde de la milice active.

Sir FREDERICK BORDEN : Je propose:

Que cette résolution soit amendée de manière à nous permettre de remplacer les mots " lors de leur entrée au service " par les mots " lors de leur enrôlement ".

Je ne suis pas avocat et ne puis dire si cette résolution aura pour effet de limiter à

$1 par jour la solde des soldats de troisième année ; s'il en était ainsi, j'aimerais à modifier cette disposition. Le projet de loi contient la disposition suivante relativement à la solde :

Pour les simples soldats, à l'enrôlement, sur le pied de 50 centins par jour, taux qui peut, par règlement, être augmenté pour cause de bonne conduite et de capacité, jusqu'à la troisième année de service, pendant laquelle ils peuvent être payés d'après un taux maximum n'excédant pas $1 par jour, et, s'ils se rengagent, ils peuvent continuer à être ainsi payés tant que durent leur bonne conduite et capacité.

L'honorable M. TISDALE : Le projet de loi est juste dans cette disposition ; il n'en est pas ainsi de la résolution.

M. SAM. HUGHES : Le point qu'a si bien saisi l'honorable député de Norfolk-sud, c'est qu'il n'y a aucune disposition pour cette gradation de solde que veut suivre l'honorable ministre.

Sir FREDERICK BORDEN : Mon honorable ami (M. Tisdale) peut-il m'indiquer ce qu'il faut ajouter à cette diposition ?

L'honorable M. TISDALE : Je crois que cette résolution est parfaite.

M. SAM. HUGHES : Elle ne contient rien qui puisse permettre au ministre de porter à 75 cents ou à 85 cents la solde des soldats de deuxième année.

Sir FREDERICK BORDEN : Le projet de loi contient une disposition à ce sujet.

M. SAM. HUGHES : L'honorable ministre propose que, lors de son enrôlement, le simple soldat reçoive 50 cents par jour et que, si ce soldat se conduit bien et se montre capable, à la fin des exercices de la première année, il touche 65 cents ou 75 cents par jour, solde qui peut être portée à 85 cents à la fin des exercices de la deuxième année, et à un dollar à la fin des exercices de la troisième année. Ces cas sont-il prévus par cette résolution ?

L'honorable M. TISDALE : Je crois que si l'on ajoutait à cette résolution les mots " et à une somme plus élevée dans la suite," on ferait disparaître cette incertitude.

Sir FREDERICK BORDEN : Cette résolution a été redigée par le greffier en loi de la Chambre, et il avait le projet de loi devant lui.

L'honorable M. TISDALE : Si l'honorable ministre se déclare satisfait de cette résolution, je n'ai aucune objection à soulever.

Sir FREDERICK BORDEN : Nous pourrions ajouter les mots " et à une somme plus élevée dans la suite ".

Sir WILFRID LAURIER : Cela n'est pas nécessaire.

M. R. L. BORDEN : Je penserais plutôt le contraire. Le projet de loi dit :

Pour les simples soldats, à l'enrôlement, sur le pied de 50 centins par jour, taux qui peut, par règlement, être augmenté pour cause de bonne conduite et de capacité, jusqu'à la troisième année de service, pendant laquelle ils peuvent être payés d'après un taux maximum n'excédant pas $1 par jour——

La résolution jusqu'ici reproduit à peu près textuellement le projet de loi. Mais cette disposition du bill se termine ainsi :

—et s'ils se rengagent, ils peuvent continuer à être ainsi payés tant que durent leur bonne conduite et capacité.

Je serais porté à croire que ces mots devraient être ajoutés à la résolution.

Le PREMIER MINISTRE : La seule nécessité de cette résolution provient de ce qu'elle nous permet de nous occuper de la partie financière de la question. Si elle n'est pas assez complète pour nous faire atteindre ce but, nous allons en préparer une autre.

M. L. R. BORDEN : Le très honorable premier ministre a absolument raison sur ce point, mais je discutais la question de savoir si cette résolution est suffisante pour servir de base à ce projet de loi.

Le PREMIER MINISTRE : Elle est suffisante, à mon avis. Dans le cas contraire, il nous faudrait rédiger une autre résolution. Nous ne pouvons modifier ici celle que nous discutons maintenant.

M. L. R. BORDEN : Si le gouvernement impose un fardeau plus lourd au pays, il devra présenter une autre résolution ou amender celle-ci et, dans ce dernier cas, il faut le consentement du Gouverneur général. On ne peut appuyer un bill sur une résolution qui ne va pas aussi loin que ce bill. Lorsque l'honorable ministre de la Milice nous demandera d'adopter son projet de loi, chaque député aura le droit de voir s'il y a une résolution dont la disposition est aussi étendue que celle de ce bill. En examinant cette résolution, on constatera qu'elle ne remplit pas cette condition essentielle, car ce projet de loi impose au trésor public un fardeau plus lourd que celui dont il est question dans la résolution.

L'honorable M. TISDALE : L'honorable ministre parle d'un dollar par jour, mais il limite cette solde aux soldats de troisième année seulement.

Le PREMIER MINISTRE : Il me semble que le point soulevé par mon honorable ami de Norfolk-sud (l'honorable M. Tisdale) recouvre une minutie. Nous n'avons certainement pas l'intention de limiter cette solde à une année seulement. Il s'agit des soldats de troisième année et de ceux qui se rengageront après ce temps de service, car autrement il faudrait recommencer toute la série.

M. CLARKE : Quelle sera la solde d'un soldat qui s'est enrôlé de nouveau et qui compte six années de service ?

Le PREMIER MINISTRE : Ce soldat retirera la solde d'un milicien de troisième année.

M. R. L. BORDEN : Je ne comprends pas cette résolution dans le sens indiqué par mon très honorable ami. Voici une déclaration distincte disant que cette solde pourra atteindre au maximum un dollar par année, pour les soldats qui comptent trois ans de service. C'est là la disposition contenue dans le projet de loi, mais on ne la retrouve pas dans cette résolution. Le projet de loi dit en toutes lettres :

Et s'ils se rengagent, ils peuvent continuer à être ainsi payés tant que dureront leur bonne conduite et capacité.

Si ces mots doivent se trouver nécessairement dans le projet de loi, ils ne sont pas moins nécessaires dans la résolution.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne le crois pas, mais je ne discuterai pas ce point avec mon honorable ami.

M. R. L. BORDEN : Je conseillerais à la Chambre d'adopter la résolution telle que rédigée, en attendant l'amendement que l'honorable ministre proposera s'il croit que cela est nécessaire.

Le MINISTRE DE LA MILICE : J'ai donné avis que je présenterais un amendement, et je puis en agir de même à l'égard d'un autre amendement.

M. R. L. BORDEN : Il serait plus simple de lever la séance pour un instant, puis de régler cette question immédiatement.

Le PREMIER MINISTRE : Non, je crois qu'il faut au préalable donner un avis de motion.

M. SAM. HUGHES : J'appellerai l'attention du ministre sur l'article concernant l'interprétation à donner aux termes employés dans ce projet de loi. On ne définit pas ce qu'on entend par " simple soldat ". On emploie le mot " homme ".

Le MINISTRE DE LA MILICE : Ce dernier terme comprend le " simple soldat ".

M. SAM. HUGHES : Ce n'est pas ce que dit l'article en question.

Le MINISTRE DE LA MILICE: On pourra changer cela.

M. SAM. HUGHES : "Homme" comprend le sous-officier, mais quand on emploie ce terme, il faudrait savoir ce que " simple soldat " signifie. Si vous définissez le mot " officier " dans votre article d'interprétation, il me semble que vous devriez définir ainsi les mots " simple soldat ".

Le PREMIER MINISTRE : Tout milicien qui n'est pas officier est simple soldat.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai pas expliqué à mon très honorable ami qu'en soulevant le point que j'ai discuté, je faisais alllusion au simple soldat qui s'enrôle d'abord pour trois ans; s'il s'agit d'un rengagement pour six ans. Je crois que les raisons invoquées par le premier ministre sont parfaitement justes.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne m'oppose pas à un amendement afin de rendre ce point absolument clair.

La résolution 3 est amendée en y ajoutant, après le mot " service " les mots " telle solde devant être continée après rengagement ".

On adopte la résolution telle que modifiée.

Résolution 4.

M. SAM. HUGHES : Chacun sait qu'il y a presque autant de différence entre un cheval dressé et un autre qui ne l'est pas, qu'entre un soldat rompu aux exercices et un autre qui ne l'est pas. Le ministre a fait une heureuse innovation en faveur de l'effectif; il devrait l'étendre aux chevaux.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Vous avez libre champ sous ce rapport.

M. SAM. HUGHES : Très bien.

La résolution 4 est adoptée.

SUBSIDES—SUBVENTION FEDERALE AUX PROVINCES.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. R. L. BORDEN : Avant que cette motion soit adoptée, je veux signaler à l'attention du gouvernement un paragraphe du discours prononcé, lors de l'ouverture de la législature de Québec, le 22 mars courant, par le lieutenant-gouverneur de cette province. On y fait allusion à la demande des provinces pour obtenir le rajustement de la subvention fédérale. Voici le passage de ce discours auquel je fais allusion :

Mon gouvernement a tout lieu de croire que l'importante question du rajustement des subsides dont vous avez approuvé les conditions lors de la dernière session fait l'objet de la sérieuse considération du gouvernement du Canada.

D'après les déclarations de l'honorable premier ministre, je dois comprendre que le gouvernement n'a encore nullement discuté cette question. J'en conclus que la personne qui a préparé ce discours pour le Lieutenant-gouverneur de la province de Québec, doit avoir agi sous l'effet d'un malentendu. L'honorable chef du gouvernement a-t-il d'autres renseignements à nous fournir à ce sujet ?

Sir WILFRID LAURIER : Non, M. l'Orateur. J'ai expliqué, l'autre jour, toute cette affaire telle qu'elle se présente aujourd'hui. Les premiers ministres de toutes les provinces sont venus ici, dans deux ou trois occasions, mais spécialement l'automne dernier, dans le but d'obtenir du gouvernement

un remaniement de la subvention fédérale telle que définie par l'Acte de l'Amérique britannique du Nord. Le gouvernement n'a pas encore étudié cette question, mais j'ai dit moi-même à un ou deux de ces premiers ministres, à M. Parent entre autres, qu'à mon sens, cette question serait discutée par le cabinet à une date rapprochée. C'est tout ce qui a été fait.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité des subsides.

Travaux publics, Nouvelle-Ecosse—Halifax—Pavillon des immigrants—Construction d'un nouvel étage, etc., $11,000.

M. CLARKE : Ce travail se fait-il à l'entreprise et a-t-on demandé des soumissions ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : L'ouvrage a d'abord été accordé à l'entreprise, mais les améliorations supplémentaires s'exécutent à la journée.

M. R. L. BORDEN : Je ne saisis pas bien la réponse du ministre. Ce nouvel étage sera-t-il donné à l'entreprise ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND: Je n'ai pas bien compris la question de mon honorable ami (M. Clarke). Ce nouvel étage n'a pas encore été construit. Les plans sont préparés et les fonctionnaires du département de l'Immigration sont à les étudier. Les travaux seront faits à l'entreprise. Nous avons fait exécuter à la journée quelques ouvrages d'améliorations, il y a quelque temps, et c'est à cela que je voulais faire allusion.

M. DANIEL : Quels sont les matériaux qui sont entrés dans la construction de cet édifice ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Cet ouvrage est en bois. Ce bâtiment a coûté d'abord $37,116.47 et on y fait des réparations pour une somme de $2,916.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami a déclaré que les plans ont été préparés, mais que l'entreprise n'a pas encore été donnée. Il semblerait, toutefois, qu'il s'agit ici d'un crédit à renouveler. Cela ne s'accorde pas beaucoup avec sa déclaration. Veut-il avoir l'obligeance de nous dire exactement ce qui en est ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Des plans ont été préparés et soumis au département de l'Immigration. On nous a demandé de ne rien faire pour le présent, mais nous espérons que les travaux commenceront de bonne heure ce printemps et que grâce à ce crédit de $5,000 que nous demandons à la Chambre de voter de nouveau, et à un nouveau crédit de $6,000, cet ouvrage sera terminé au cours du prochain exercice.

M. R. L. BORDEN : On n'a rien dépensé du crédit voté l'an dernier ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

Halifax—Nouvel édifice public, $100,000.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre voudra-t-il nous dire où en est rendue la construction de cet édifice ? Je voudrais savoir à quelle date ce bâtiment devrait être terminé, suivant les termes du contrat conclu entre le gouvernement et l'entrepreneur, si ce dernier s'est conformé àces conditions et, dans le cas contraire, quelles sont les raisons du délai, enfin à quelle date on espère que ces travaux seront complètement terminés.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le contrat exige que l'ouvrage soit terminé le 15 septembre 1904. L'architecte en chef du ministère des Travaux publics ne croit pas que les travaux soient finis à cette date; il pense, toutefois, qu'ils seront achevés quelques mois plus tard. L'entrepreneur donne comme raison de ce délai la difficulté où il s'est trouvé d'avoir des ouvriers d'élite.

M. CLARKE : Cette difficulté est-elle disparue maintenant ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je l'ignore. L'architecte en chef me laisse entendre que les travaux marchent assez rondement.

M. HAGGART : Quel est le coût total de cet édifice ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le montant de l'entreprise est de $250,000. On estime que le coût total y compris l'achat du terrain, l'ameublement, la pose d'appareil de chauffage, sera de $320,000.

M. CLARKE : Quel est le coût du terrain ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $24,000.

M. R. L. BORDEN : Le ministère a-t-il reçu plusieurs soumissions ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que nous en avons reçu plusieurs. Vu que cette affaire a été si souvent débattue, j'étais loin de m'attendre à cette question aujourd'hui; je fournirai, cependant, à mon honorable ami une liste de ces soumissions.

M. R. L. BORDEN : A mon avis, le gouvernement devrait insister, autant que faire se peut, sur le parachèvement de ces travaux à une date très rapprochée. Présentement les bureaux publics d'Halifax sont trop étroits; le public et les fonctionnaires du gouvernement souffrent grandement de cet état de choses. Quand l'entrepreneur a-t-il commencé les travaux?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'entreprise a été accordée au mois d'avril 1902, et l'entrepreneur a commencé immédiatement les travaux. Dès

que mon honorable ami m'eût signalé cet état de choses, au cours de la dernière session, j'ai donné l'ordre de presser l'exécution de cet ouvrage.

M. HAGGART : Comment a-t-on dépensé jusqu'à présent ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Au 31 décembre dernier, nous avions dépensé $111,382. Nous nous attendons à dépenseer $50,713, avant le 30 juin prochain.

Sydney — Edifice public — Agrandissement, $24,000.

M. CLARKE : Cet ouvrage se fait-il à l'entreprise ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Oui. l'entreprise a été accordée aux plus bas soumissionnaires, Rhodes, Curry et Compagnie, d'Amherst, N.-E., le 27 février dernier. On espère aussi terminé cet édifice en 1905. Il s'agit d'un édifice à deux étages avec sous-sol et combles de 41 pieds par 30 pieds. Cette partie qu'on ajoute à l'édifice actuel servira de bureau de poste.

Sydney-Mines—Edifice public, $15,000.

M. R. L. BORDEN : Ces travaux ont-ils été donnés à l'entreprise? Quand seront-ils achevés ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On a acheté un terrain et préparé les plans, et nous demandons maintenant des soumissions par la voie des journaux.

M. R. L. BORDEN : Quel sera le coût total de cet édifice?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : D'environ $20,000.

M. CLARKE : Y compris le coût d'achat du terrain ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, celui-ci nous a coûté $4,500. Le coût total sera d'environ $25,000.

Actonvale—Edifice public, $12,000.

Le MINISTRE DE LA MILICE : On a acheté un terrain et on est à préparer les plans de cet édifice. Des soumissions seront bientôt demandées.

M. BENNETT : Quelle est la population de cet endroit?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : D'environ 1,175 âmes.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre aurait-il objection à laisser ce crédit en suspens, et à passer aux crédits concernant Ontario, vu qu'un grand nombre de députés de la province de Québec sont absents? Ils ont l'habitude de se rendre chez eux le vendredi soir.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il me fera plaisir d'accéder à la demande de mon honorable ami et de renouveler la proposition que j'ai faite, pendant son absence de la Chambre. J'ai demandé qu'on laissât certains item en suspens, et j'ai proposé qu'on s'occupât des crédits avec l'entente que, lorsque les députés intéressés seraient absents, on passerait à d'autres item. J'ai voulu mettre tous les députés à l'aise, tout en expédiant les affaires.

Alexandria, Ont.—Edifice public, $10,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le coût total, suivant l'estimation qui en a été faite, sera de $15,000, y compris le coût du terain, soit $3,500.

M. BLAIN : Quand ce crédit a été discuté, l'an dernier, le représentant de ce comté a dit qu'on pouvait choisir entre deux terrains dont l'un coûterait $2,000 et l'autre, $2,500. Pourquoi, alors, payer $3,500?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Après avoir étudié cette question avec grand soin, j'en suis venu à la conclusion que le terrain que nous avons acheté est préférable aux deux autres dont il a été question. Ce terrain fait le coin d'une rue et se trouve plus dans le centre de la ville.

M. CLARKE : De qui l'a-t-on acheté?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : D'un nommé Macdonald.

L'honorable M. HAGGART : C'est un renseignement bien vague sur un citoyen de Glengarry.

M. BLAIN : Quelle est la superficie du terrain?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: 65 pieds de front. Mon honorable ami de Lanark dit que j'ai fourni un renseignement bien vague sur un citoyen d'Alexandria, mais je ne puis ajouter d'autres détails. M. Macdonald est un citoyen éminent et bien connu de la ville d'Alexandria.

M. BENNETT : Y avait-il quelques bâtiments sur ce terrain?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, et le propriétaire s'engageait à les enlever.

M. CLARKE : Quelle est la profondeur de ce terrain?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On compte 42 pieds, je crois, sur l'autre rue.

M. CLARKE : Et ce terrain coûte $3,500 ! C'est là un prix fort élevé.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne sache pas que ce soit là un prix extraordinairement élevé pour un terrain qui se trouve à l'intersection de deux rues, et dans la meilleure partie de la ville. C'est, du reste, l'estimation qu'en ont faite les fonctionnaires du ministre, et c'est leur rapport qui m'a décidé à acheter ce terrain.

M. CLARKE : A quelle distance des deux autres terrains se trouve celui que vous avez acheté ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'un de ces deux terrains se trouve de l'autre côté de la rivière dans une autre partie de la ville ; l'autre se trouve près de celui que nous avons acheté ; mais il ne forme pas l'angle de deux rues.

M. BENNETT : L'architecte en chef a-t-il visité Alexandria et fait un rapport ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

C'est une faute de construire un édifice public sur un petit emplacement, parce que plus tard il peut devenir nécessaire d'agrandir l'édifice et acquérir d'autre terrain qu'il faudra alors payer au prix que les propriétaires fixeront. Je ne puis me faire à l'idée que l'on puisse construire un édifice convenable—il est vrai que celui-ci ne sera pas d'un coût très élevé—sur un terrain de 65 pieds par 42. L'édifice couvrirait presque et peut-être tout le terrain. Il est vrai que ce terrain est un coin, et naturellement l'accès à l'édifice sera plus facile. Cependant j'espère que l'honorable ministre sera en mesure de nous dire que ce n'est pas la règle d'acheter des emplacements de cette dimension pour y ériger des édifices publics.

M. BENNETT : Y a-t-il une ruelle en arrière de l'édifice ?

M. JAMES SUTHERLAND : Non, mais c'est un emplacement de coin.

M. BENNETT : J'ai visité cette ville ou village d'Alexandria et je dois dire que $50 du pied pour le terrain me semble être un prix très élevé. Je voudrais savoir s'il n'y a pas erreur dans le chiffre de la profondeur du terrain—42 pieds. Dans les villes et villages les emplacements sont généralement d'un cinquième ou d'un quart d'acre en profondeur; soit 165 à 175 pieds. Le propriétaire ne se serait-il pas contenté, par hasard, de transporter sa maison de l'avant à l'arrière du terrain ? Puis-je demander au ministre si ce n'est pas ce qui a été fait ?

M. JAMES SUTHERLAND : L'ingénieur en chef me dit qu'il ne sait pas?

M. BENNETT : Quelle espèce de maison y avait-il sur le terrain—en pierre, en brique ou en bois ?

M. JAMES SUTHERLAND : Une vieille maison en bois.

M. BENNETT : Ceci tend à confirmer mes suppositions. Si ce coin était le meilleur dans la ville ou village d'Alexandria, le propriétaire n'y aurait pas laissé une maison en bois délabrée.

M. JAMES SUTHERLAND : Je n'ai pas dit que c'était une maison délabrée, mais une maison en bois.

M. BENNETT : J'ai compris que le ministre avait dit une vieille maison en bois.

M. JAMES SUTHERLAND : Elle devait être vieille.

M. BENNETT : A quelle usage servait-elle ?

M. JAMES SUTHERLAND : L'architecte en chef me dit qu'il croit se rappeler qu'elle servait d'habitation, mais il n'en est pas certain.

M. BENNETT : Ce terrain est-il situé tout près de l'hôtel principal ? Si je me rappelle bien la localité, il est situé en face d'un bureau de journal.

M. JAMES SUTHERLAND : L'architecte en chef dit se rappeler que ce terrain est à une courte distance de l'hôtel principal, et sur le même côté de la rue.

M. BENNETT : Cela fait déjà assez longtemps que je suis passé par Alexandria ; mais autant que je puis me rappeler, il y avait trois magasins près du principal hôtel, et si cette maison servait d'habitation privée, je crois qu'il est juste d'en conclure que le terrain n'était pas propice pour un poste de commerce.

M. JAMES SUTHERLAND : Je suis allé à Alexandria, et je crois que cet emplacement forme l'encoignure du pâté ouest des magasins, le meilleur coin dans la meilleure partie commerciale de la ville.

M. BENNETT : Nous payons $50 du pied un terrain vacant dans la ville ou village d'Alexandria. On peut difficilement prétendre que c'est un endroit de commerce, car le propriétaire y laissait une vieille maison en bois qui servait d'habitation. Si c'eût été un coin de commerce, il aurait depuis longtemps enlevé sa vieille maison en bois et y aurait construit un édifice qui lui aurait rapporté de meilleurs revenus.

M. JAMES SUTHERLAND : Mon honorable ami (M. Bennett) sait qu'il trouvera dans Toronto, Montréal, ou autres grandes villes des maisons de valeur inférieure occupant les meilleurs postes de commerce de la ville. Ce raisonnement de l'honorable député ne vaut rien. Lorsque nous avons acheté cet emplacement, il y avait dessus, au souvenir de l'architecte en chef, une maison qui servait de demeure. Je puis dire à l'honorable député que nous n'avons rien à cacher dans cet achat; c'est le meilleur poste commercial de la ville.

M. BENNETT : L'honorable ministre devrait appuyer son affirmation sur des raisons. Si ce terrain était le meilleur poste commercial de la ville, comment se fait-il que le propriétaire ait laissé dessus une vieille maison en bois. Lorsque l'architecte a visité l'endroit, la maison était-elle occupée comme habitation ?

M. JAMES SUTHERLAND : Je n'ai aucun renseignement à ce sujet.

M. BLAIN : Je ne veux pas prolonger cette discussion ni insister trop fortement auprès du ministre, mais je n'ai pas entendu encore d'explication plausible du changement que le ministre a fait, lorsqu'il a mis de côté les deux terrains proposés l'année dernière pour acheter celui-ci. Peut-être pourra-t-il nous dire quelle est la distance entre le nouveau terrain des deux qui étaient proposés l'année dernière ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : L'honorable député sait que j'ai donné cette explication il y a quelques instants. Je suppose qu'il fait cette question afin de me faire répéter ma réponse. Il se rappellera que j'ai dit que l'un de ces deux terrains était de l'autre côté de la rivière, et quelques arpents à l'ouest, tandis que l'autre est tout près de celui que nous discutons présentement.

M. BLAIN : Je regrette que le ministre croie que j'ai fait cette question pour le seul plaisir de lui faire répéter sa réponse. Je puis l'assurer que tel n'était pas mon but. S'il en était ainsi nous pourrions faire durer cette discussion toute la soirée, mais l'année dernière, l'honorable député de Glengarry (M. Schell) déclara que l'un de ces terrains était un lot de coin beaucoup plus grand que celui qui a été acheté. Il avait 66 pieds sur 999, et on aurait pu l'acheter pour $2,500. Aujourd'hui le ministre achète un terrain qui n'a que 66 pieds sur 42 et qu'il paie $3,500. Cela exige, il me semble, plus d'explications. Le ministre nous dit maintenant que l'autre emplacement n'était pas un coin. Il faut alors que lui ou l'honorable député du comté se trompent. Je supposerais pourtant que le député du comté devrait connaître tous les faits, et il nous a dit que c'était un emplacement de coin et qu'on pouvait l'acheter pour $2,500.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Le terrain de l'autre côté de la rivière était un emplacement de coin, mais il était trop loin du centre de la ville pour satisfaire la population et le ministère. C'est la raison pour laquelle le changement a été fait.

M. CLARKE : Quelle était la profondeur de l'autre terrain sur la même rue ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je n'ai pas les chiffres devant moi, mais il était beaucoup plus grand. Nous avons considéré cependant qu'un lot de coin où vous pouvez avoir la lumière sur trois côtés avait beaucoup plus de valeur qu'un lot plus profond et dont vous ne pouvez utiliser le fond. Je crois que la profondeur de ce lot était de 90 pieds.

M. CLARKE : Est-ce que le terrain du fond appartenait à la même personne qui a vendu les 42 pieds au gouvernement ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je ne pourrais pas dire.

M. BENNETT : Quelles seront les dimensions de l'édifice ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je n'ai pas les plans devant moi, mais je puis dire que l'édifice sera construit sur la ligne de la rue Principale, et je crois que le corps principal de l'édifice aura 28x33 pieds de côté.

M. BENNETT : Quelle espèce de toit va-t-on mettre à cet édifice ? Sera-ce un toit plat en pente vers le derrière, ainsi qu'on les fait maintenant ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Ce ne sera pas un toit plat.

M. BENNETT : L'honorable ministre engagera-t-il un homme à l'année pour enlever la neige du toit ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Non, nous n'en nommerons pas.

M. BENNETT : Si l'on construit un toit dans la forme que l'on se propose évidemment, le gouvernement s'exposera certainement à être poursuivi en dommages-intérêts pour blessures causées aux passants. Je suis réellement surpris que l'architecte recommande un édifice de ce genre.

M. JAMES SUTHERLAND : Je présume que l'édifice dont l'architecte a fait le plan donnera satisfaction. C'est un homme de grande expérience qui a construit la plupart de nos édifices publics au Canada. Nous n'avons jamais eu de plaintes.

M. BENNETT : Mais l'architecte en chef n'a pas sa liberté. Vous lui donnez un emplacement d'une certaine dimension et vous lui dites : Construisez-moi un édifice là-dessus.

M. JAMES SUTHERLAND : L'architecte en chef savait avant d'acheter le terrain quel genre d'édifice nous voulions avoir.

M. CLARKE : Utilisez-vous l'espace de douze pieds restant à l'arrière de l'emplacement pour une entrée de service ?

M. JAMES SUTHERLAND : On s'en servira probablement pour cela.

M. CLARKE : L'honorable ministre comprendra que nous avons beaucoup de difficulté à critiquer cet item parce que nous avons été privés de renseignements.

M. JAMES SUTHERLAND : Mon honorable ami n'est pas juste ; il peut poser toutes les questions qu'il croit utiles, puis si j'ai le renseignement je le lui donnerai, et si je ne l'ai pas j'essaierai de me le procurer.

M. CLARKE : Qu'allez-vous faire des bâtiments sur le fond du lot ?

M JAMES SUTHERLAND : Nous les avons enlevés.

M. CLARKE : Ont-ils été poussés plus loin?

M. JAMES SUTHERLAND : Je regrette de ne pouvoir donner ce renseignement à mon honorable ami.

M. BENNETT : L'honorable ministre a-t-il sous la main un rapport de l'architecte en chef recommandant l'achat de ce terrain.

M. JAMES SUTHERLAND : Le terrain a été acheté en vertu d'un décret du conseil, sur la recommandation écrite de l'architecte en chef.

M. CLARKE : L'honorable ministre voudra-t-il soumettre à la Chambre les rapports qu'il peut avoir pour ou contre l'achat de ce lot?

M. JAMES SUTHERLAND : Il n'y a pas de rapports défavorables, mais j'apporterai le rapport recommandant l'achat du terrain.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

A huit heures le comité reprend sa séance.

M. JAMES SUTHERLAND : Lorsque le comité a suspendu sa séance à six heures, mon honorable ami de Toronto-ouest (M. Clarke) m'a demandé de produire le rapport recommandant l'achat du terain sur lequel cet édifice sera construit ; j'ai ici ce rapport.

M. CLARKE : Si l'honorable ministre voulait me le faire voir cela lui exemptera la peine de le lire.

M. SPROULE : L'honorable ministre a-t-il dit que cet édifice une fois terminé devra coûter $18,000?

M. JAMES SUTHERLAND : Oui, y compris le terrain.

M. SPROULE : L'édifice servira-t-il de bureau de poste seulement, ou y aménagera-t-on aussi les bureaux de la douane et ceux du revenu de l'intérieur ?

M. JAMES SUTHERLAND : Il servira aux postes, aux douanes et au revenu de l'intérieur, enfin pour tout ce qui sera nécessaire. Je ne sais pas s'il y a un bureau du revenu de l'intérieur à cet endroit. Le prix de l'édifice est de $10,700. Nous l'avons donné à construire à l'entreprise pour ce prix et les travaux sont commencés.

M. HENDERSON : Depuis quelques années j'appelle l'attention du ministre des Travaux publics sur un détail qui a son importance dans la construction d'hôtels des postes, surtout dans les petites villes. Il y aurait une grande économie à réaliser en construisant nos bureaux de poste de façon à y loger le directeur de la poste, qui servirait en même temps de gardien de l'édifice, ce qui serait une autre économie.

Lorsque le prédécesseur de l'honorable ministre décida de construire un bureau de poste à Clinton, dans le comté de Huron, il donna sa parole à la Chambre qu'il adopterait l'idée que j'avais émise, et je crois, autant que je puis savoir, qu'il l'a tenue jusqu'à un certain point, mais mes renseignements ne sont pas très précis. Je prétends donc que le seul moyen par lequel le gouvernement pourrait, sans encourir trop de dépenses, donner des bureaux de poste dans les petites villes de 1,500 à 2,500 âmes serait de les construire d'après ce plan; le gouvernement retirerait un loyer du directeur de la poste pour son logement et il économiserait le salaire d'un gardien pour cet édifice. J'espère que l'honorable ministre (M. Sutherland) suit dans ce cas-ci la politique que son prédécesseur a, je crois, inaugurée, et qu'à l'aide de ces économies il lui sera plus facile de dépenser davantage pour la construction de bâtiments publics dans les comtés qui ne renferment point de grandes villes ou dont la population soit supérieure à 2,000 habitants, et où les recettes postales seraient insuffisantes à dédommager l'Etat pour le coût d'établissement d'un bureau de poste. Dans ce cas-ci, le ministre nous dit que le coût de l'édifice s'élèvera à $18,000. A mon avis, il devrait être possible au gouvernement de construire, pour la moitié de cette somme, un bon édifice sur de bonnes fondations, suffisamment grand pour un bureau de poste dans une ville de 1,500 âmes, avec une porte d'entrée et une porte de sortie afin d'éviter l'encombrement, et même y faire une voûte dans laquelle seraient déposées en sûreté les lettres chargées et autres valeurs, et un logement pour le directeur de la poste. Pour $8,000 à $9,000 on peut construire partout aujourd'hui une bonne maison. Je sais que ce semble être impossible pour un gouvernement de construire à aussi bon marché que des particuliers. Un gouvernement est toujours porté, à mesure que la construction d'un édifice avance, à ajouter tantôt une chose, tantôt une autre, jusqu'à ce qu'à la fin le coût excède de beaucoup ce que l'on avait prévu, et suivant moi, on ajoute bien souvent à l'édifice des choses inutiles. On dépense beaucoup trop pour les accessoires et l'aménagement, comme c'est arrivé au bureau de poste de Clinton. Je demande donc à l'honorable ministre, si l'entreprise n'est pas trop avancée, de mettre en pratique autant que possible les idées que j'ai émises, parce qu'alors nous hésiterions moins à lui demander de construire des bureaux de poste dans d'autres comtés qui ne renferment que de petites villes. Je suis certain que l'honorable ministre ne désire pas que tout l'argent de ce pays soit dépensé dans les grandes villes, mais qu'il voudrait dépenser généreusement dans les petites villes et leur donner en même temps l'avantage d'avoir des édifices convenables auxquels elles ont autant de droit que les villes plus grandes. La plupart de nos bureaux de poste, surtout dans le comté que j'ai l'honneur de représenter, sont trop petits. Lorsque la foule s'y presse le matin et le soir, à la distribution du courrier, il y a encombrement complet, et ce n'est qu'avec les plus grandes peines que l'on peut entrer et sortir, vu qu'il n'y a qu'une porte pour l'entrée et la sortie.

Quelquefois, les édifices n'ont pas la solidité voulue, au point de vue de la protection contre les incendies, et sans aucun doute une armoire de sûreté des plus ordinaires suffirait à la protection des valeurs publique. Si le ministre ne voit pas jour à adopter ma proposition, il tiendra compte de ces faits, je l'espère, quand il s'agira de l'érection de cet édifice public dans quelque autre ville de la même population et il prouvera ainsi au pays qu'il sait, tout en économisant les deniers publics, doter les pays des meilleurs services possibles.

L'honorable M. SUTHERLAND : L'honorable député (M. Henderson) s'en souvient sans doute, dans une circonstance antérieure, je me suis pleinement rangé à son avis, et quant à l'affaire en discussion, je me suis efforcé de réaliser autant que possible ce système d'économie, qui contraste avec les dépenses effectuées par le passé pour les édifices publics de ce genre. L'entreprise en question est estimée à $10,750. Au cours des années dernières, le coût de la construction a subi une hausse de 20 à 40 pour 100. A chaque entreprise se trouve attachée actuellement une échelle de salaires représentant les prix courants dans la région où se construit un édifice, et cette échelle de prix n'est pas toujours la moins élevée. En outre, l'augmentation du coût des matériaux ajoute encore au prix des travaux. Au lieu d'ériger un édifice dans une ville de cette population au coût de $40,000 ou de $50,000, comme cela se faisait par le passé, nous allons construire un édifice qui coûtera $10,750. L'estimation de $18,000 que j'ai déjà donnée comprend l'achat de l'emplacement ainsi que le coût de l'appareil de chauffage, des emménagements, du mobilier et des boîtes à lettres. Ces divers item coûtent $8,000. Le fil métallique, les agencements, la clôture et les trottoirs sont compris dans cette estimation, de sorte que tout porte à croire que nous réaliserons, aussi parfaitement qu'il est possible de le faire dans les circonstances, le système préconisé par l'honorable député. Cette estimation comprend aussi les installations pour le bureau de poste, la douane et le logement du gardien.

M. HENDERSON : C'est avec surprise que j'apprends de la bouche même du ministre que la construction d'une voûte de sûreté coûtera $1,000. A mon avis, il serait facile de construire une bonne voûte de sûreté moyennant $200 ; mais cette dépense marche de pair avec la construction de tous ces édifices : quand il est possible d'opter entre un système de folles dépenses et l'économie des deniers publics, infailliblement on adopte le premier. Le coût élevé des boîtes à lettres ne laisse pas que de m'étonner. Evidemment, on ne cherche nullement à abaisser le chiffre des dépenses pour ces édifices publics. Comme le ministre le fait observer à bon droit, le coût de la construction est plus élevé qu'il ne l'était jadis, en raison de la hausse du prix de la main-d'œuvre et des matériaux, mais à mon avis, il est exagéré de porter cet accroissement à 40 pour cent. Je suis bien aise que le ministre cherche à établir ici le service que je lui ai suggéré ; mais comme l'observe le député de Toronto (M. Clarke), le ministre vise encore trop haut. Il est regrettable qu'il n'ait pas pourvu ici à l'installation du directeur de la poste qui pourrait en même temps remplir les fonctions de gardien, ce qui aurait permis d'économiser la dépense annuelle pour un gardien.

M. CLARKE : La principale rue de cette ville est-elle la "Main street" ou la rue Sainte-Catherine.

L'honorable M. SUTHERLAND : C'est la "Main street."

M. CLARKE : Alors ce terrain n'a qu'une étendue de 40 pieds de front sur la "Main street," tandis qu'il a 65 pieds sur la rue Sainte-Catherine. L'architecte prétend que c'est là un prix légitime, mais il est facile de voir que c'est un prix très élevé pour une propriété dans une ville de cette population. L'architecte déclare dans son rapport qu'il a examiné ce terrain en 1902 ; est-ce qu'il a adressé un rapport par écrit au ministre, quand il a fait cet examen?

L'honorable M. SUTHERLAND : J'ai discuté de vive voix avec l'architecte la question des différents emplacements qu'il avait visités. Pour se former une idée convenable de la valeur des terrains dans une ville quelconque, il faudrait, je suppose, se renseigner sur les ventes effectuées, et consulter les principaux citoyens.

M. CLARKE : J'observe qu'on a fait preuve d'une hâte intempestive, en concluant cette affaire. M. Macdonald fait une offre le 12 juin 1903, à la demande du député de Glengarry, ainsi qu'il est constaté ici ; le 24 juin l'architecte en chef dresse son rapport et toute l'affaire est bâclée. On est allé vite en besogne.

L'honorable M. SUTHERLAND : La chose s'explique facilement. Il y avait plusieurs propositions à l'étude, relativement aux divers emplacements, et le terrain en question est précisément celui que les citoyens demandaient. Avant de prendre une décision, nous exigeons toujours qu'il soit fait une offre par écrit, afin qu'il ne puisse surgir de divergence d'opinion à cet égard plus tard. J'ai notifié la chose au député intéressé, et sur réception de cet écrit, l'affaire fut décidée sans retard.

M. INGRAM : On peut acheter des terrains pour un prix inférieur à celui-là dans les villes de 12,000 habitants.

L'honorable M. SUTHERLAND: Je suis en train de faire des négociations pour l'achat d'un terrain dans une des villes du pays, et on demande $1,000 du pied. Le prix payé à Alexandria, si je ne me trompe, est bien la

moyenne du prix exigé dans les florissantes petites villes d'Ontario.

M. BENNETT : Au cours de la séance de cette après-midi, il a été affirmé que la principale étendue de ce terrain faisait front à la rue principale, tandis que maintenant il est constaté qu'il n'a que 42 pieds sur cette rue. Le ministère paye $80 le pied pour un lopin de 45 pieds dans une petite localité comme Alexandria. Je serais curieux de savoir le chiffre de l'évaluation municipale, pour cette propriété. Le terrain tout entier ne peut pas être coté à plus de $2,000.

M. INGRAM : Il est entendu qu'on enlèvera le bâtiment construit sur le terrain, ce qui tend à prouver qu'il est de qualité inférieure. Si ce terrain valait $3,500, on y aurait sans doute érigé un édifice de quelque importance. Je ne crains pas de l'affirmer, dans une localité aussi peu importante qu'Alexandria, on pourrait facilement se procurer un terrain de ce genre pour la moitié du prix payé par le gouvernement.

M. BENNETT : Existe-t-il une seule exploitation industrielle à Alexandria? La population est inférieure à 2,000 âmes.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Sans avoir jamais visité Alexandria, je crois qu'il s'y fait beaucoup d'affaires.

M. R. L. BORDEN : Sur quelle preuve l'architecte se fonde-t-il pour affirmer que c'est à un prix légitime?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Quand l'architecte se rend dans une localité quelconque, il se renseigne auprès des experts en fait de propriété immobilière et auprès des principaux citoyens, puis il s'informe du chiffres des ventes effectuées. C'est là sans doute la ligne de conduite qu'il a tenue.

M. R. L. BORDEN : Existe-t-il quelque estimation par écrit venant de quelques experts en matière de propriétés immobilières et la valeur de ces propriétés dans la ville en question ? Sans doute, l'architecte ne pose pas à l'expert en fait valeur de terrains dans toutes les villes d'Ontario, et il serait bon d'obtenir une estimation par écrit attestée par des experts. A-t-on pris cette précaution?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Il n'existe pas d'évaluation par écrit touchant la valeur de la propriété en question ; toutefois, dans certaines circonstances, j'ai demandé pareilles estimations, lorsqu'il existait quelque doute sur la légitimité du prix demandé pour ces terrains dans une ville quelconque.

M. CLARKE : L'architecte est-il allé aux renseignements au sujet de l'évaluation de la propriété par les répartiteurs municipaux?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Nous ne sommes pas allés aux renseignements au sujet de cette évaluation.

M. SPROULE : Je le répète, le gouvernement a tort de construire à grands frais pareils édifices dans des petites localités où il est facile d'affermer un bâtiment à bien moins chers deniers que ceux représentés par les charges d'intérêt sur la somme imputable sur le capital nécessaire à l'érection d'un édifice public. Mais, dira-t-on, l'édifice en question est affecté à un bureau de poste et à la douane et on ne saurait légitimement prendre pour point de comparaison le loyer qui se paye actuellement. D'après le rapport du directeur général des Postes, la somme payée à titre de redevance, pour combustible et éclairage à ce bureau de poste s'élève à $120. En pareilles circonstances, pourquoi consacrer $15,000 à l'érection d'un édifice au gardien duquel il nous faudra payer $300 ou $400 annuellement, outre les frais de réfection, de combustible et d'éclairage. L'intérêt seul du coût de la construction sera de 5 à 6 fois supérieur à la somme que nous payons actuellement pour un édifice, éclairage et combustible compris. On peut bien se demander si, dans ces conditions, il est sage de consacrer tant de deniers à l'érection de cet édifice.

M. BLAIN: A London, une des principales villes de l'Ontario occidental, on a acheté un terrain destiné à la construction d'une salle d'exercice, terrain qui, au dire du représentant de cette ville, a été acheté de huit propriétaires différents ; le coût en a été de $5,507 et le gouvernement a proposé d'y ériger une salle d'exercice au coût de $180,000. Or, voilà qu'aujourd'hui le ministre achète un terrain dans une ville de moins de 2,000 habitants, et cela au coût de $3,500 pour un édifice qui devra coûter $15,000. Quelque citoyen de cette ville à sans doute abusé de la confiance du ministre relativement à l'achat de ce terrain.

L'honorable M. J. SUTHERLAND: Rien n'autorise pareille supposition. Les citoyens de la ville s'étaient prononcés en faveur de l'achat de ce terrain et il nous a fallu en payer le prix. L'honorable député fait erreur au sujet du coût du terrain de London. Bien que le lopin en question ne soit pas situé dans une partie de la ville où les terrains soient aussi dispendieux que celui d'Alexandria, le coût, si je ne me trompe, a été de $15,000 à $20,000. Quoi qu'il en soit, dans une ville importante il se peut que les terrains vaillent $1,000 par pied de front, tandis que dans d'autres parties de la ville, il serait facile d'obtenir plusieurs acres pour ce prix. Cette argumentation porte donc à faux, à moins de connaître la situation du terrain.

M. BENNETT: Le ministre le sait parfaitement, la salle d'exercice de London est construite sur un terrain magnifique. Elle occupe un coin de la rue et se trouve à proximité de nombre de jolies maisons d'habitation. Assurément, il faut que les terrains de la belle ville d'Hamilton aient bien perdu de leur valeur, s'il faut les comparer à ceux d'une ville comme Alexandria. Le

ministre n'a sans doute jamais visité Alexandria, car autrement il n'aurait pas approuvé ce prix.

M. HYMAN: J'ignore où le député de Peel (M. Blain) a puisé ses renseignements au sujet du coût de l'emplacement sur lequel est érigée la salle d'exercice de London; mais si je ne me trompe, ce terrain a coûté au delà de $15,000. Il est vrai qu'on l'a acheté de sept ou huit propriétaires différents.

M. BLAIN : Je vais citer les paroles mêmes du député de London, consignées au compte rendu des débats de l'année dernière. Voici ses propres paroles :

L'emplacement a été acheté de 8 ou 10 citoyens qui étaient propriétaires des différentes parties de ce terrain.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : D'après le mémoire que j'ai sous les yeux, le terrain a été acheté de plusieurs propriétaires. La totalité du coût est de $5,507.

M. HYMAN : Sont-ce là mes propres paroles ou celles du ministre ?

M. BLAIN : Ce sont les paroles mêmes du ministre.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Le sténographe a omis le chiffre 2. Il aurait fallu dire $25,000.

M. R. L. BORDEN : Le ministre a réellement bonne grâce de faire rejaillir le blâme sur le sténographe ; mais a-t-il la certitude qu'il n'a pas prononcé ces paroles l'année dernière ? Si je ne me trompe, c'est là le texte même du compte rendu revisé.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Quelles que puissent être mes fautes, je me garderais bien de jamais tronquer un texte.

M. R. L. BORDEN : La ligne de conduite du gouvernement au sujet de l'érection de ces édifices est pour le moins singulière. Dans une petite ville où dans un village où il serait plus économique de pourvoir au service public par l'affermage, on vise à faire de nouvelles constructions et à gonfler ainsi autant que possible les dépenses publiques. Dans les grandes villes, où il serait bien plus économique de construire un édifice que de payer d'énorme redevances et souvent des loyers exhorbitants, le gouvernement propose d'affermer des édifices, et cela sans doute, afin de gonfler les dépenses publiques. Voilà ma manière de voir. Peut-être le ministre pourrait-il nous dire quelle est la véritable pensée du cabinet à cet égard ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Si l'honorable député eut fait acte de présence dans cette Chambre hier soir, au cours du débat sur les crédits affectés à la ville d'Ottawa, il saurait que le gouvernement se propose, ainsi qu'il l'a déclaré, de faire l'achat des terrains et d'ériger ces édifices à brève échéance. A mon avis, il faut s'efforcer d'acquérir des terrains dans la ville, afin de pouvoir y ériger de temps à autre les édifices voulus.

M. COCHRANE : J'ai visité Alexandria et j'ai été fort étonné d'entendre des députés décerner a cette bourgade le nom de ville. C'est un village fort modeste, qui ne compte pas un seul établissement industriel. J'ignore le prix des terrains dans cette localité ; mais dans le village de Brighton, situé sur le parcours du Grand Tronc, une des localités les plus prospères du comté que j'ai l'honneur de représenter, village où se trouvent une des plus importantes fabriques de conserves du Canada, ainsi que des entrepôts pour les fruits supérieurs à tout ce qui se trouve dans les autres villes du pays, le prix du lopin de terrain est bien inférieur à celui payé pour le lopin de terre en question. J'ai assisté à un encan qui s'y est fait il n'y a pas très longtemps, où on a mis en vente près d'un acre de terre, y compris une maison d'habitation et un verger d'un demi-acre fort bien cultivé, et le prix obtenu à l'encan a été de $1,650. Si le ministre veut bien m'en croire, quand un de ces villages à peu près inconnus du reste du pays demandera l'érection d'un édifice public, il faudra exiger comme condition "sine qua non" que la corporation fournisse le terrain. On couperait court, de la sorte, à une foule de demandes formulées par des partisans politiques qui veulent vendre leurs terrains à l'Etat. A Campbellford, dans le comté de Northumberland-est, il existe plusieurs établissements industriels et une population d'un chiffre bien supérieur à celui du village en question, et si le ministre veut inscrire au budget un crédit affecté à l'érection d'un édifice public à cet endroit, je ne crains pas de dire que la ville lui fournira le terrain, sans qu'il lui faille porter au budget la somme de $18,000.

M. BLAIN : Pour en revenir à London, je constate que les dimensions du terrain acheté dans cette ville sont de 252 pieds sur 120 pieds. Le ministre affirme-t-il qu'il s'est glissé une erreur dans le compte rendu officiel relativement aux chiffres, et que la totalité du coût du terrain a été de $25,000?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : L'achat de ce terrain s'est effectué avant mon entrée en charge et je tiens mes renseignements du sous-ministre. La totalité du coût de l'achat de cet emplacement a été de $27,500.

M. BLAIN : Si ces chiffres sont exacts, il en ressort que la totalité du coût d'achat de cet emplacement à London, sur l'une des principales rues, est de $80 le pied, tandis que dans la ville d'Alexandria, dont la population est inférieure à 2,000 âmes, le coût du terrain est supérieur à $80 le pied. Voici les chiffres relatifs à l'achat du terrain à London : B. Caravella, $3,000; H. E. Crouch, $5,000 ; H. J. Durken, $1,462 ; D. Fraser, $3,000 ; J. Howe, $1,838 ; totalité, $14,300.

M. HYMAN : Cette statistique ne couvre qu'une partie de l'achat. Plus tard, on a fait un nouvel achat de terrain.

M. BLAIN : Le ministre pourrait-il nous dire le chiffre précis du coût de ce terrain ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Sans doute. Si l'honorable député y tient, je puis lui donner l'état même fourni par le comptable du ministère, contenant tous les payements versés. Cela serait bien préférable à des citations empruntées au compte rendu officiel et à des états incomplets d'achats effectués au cours de plusieurs exercices. Je serais bien aise de transmettre à l'honorable député les chiffres précis.

M. HENDERSON : Si les terrains achetés par le gouvernement coûtent aussi cher que celui d'Alexandria, alors le cabinet ferait acte de sagesse en n'érigeant plus d'édifices publics dans aucune partie du pays. A mon avis, il n'y a pas lieu d'établir la comparaison entre le terrain acheté à Alexandria et celui de London. D'autres localités nous fourniraient de meilleurs points de comparaison. Dans le village où je demeure, il ne s'est pas fait, ces années dernières, de ventes de propriétés semblables à celle d'Alexandria ; mais il y a cinq ans, dans le centre même du village, il s'est vendu un terrain pour $1,000. Il est possible que le prix des terrains ait subi une hausse depuis cette époque, mais non pas jusqu'à atteindre 50 pour cent, et le terrain en particulier auquel j'ai fait allusion ne rapporterait pas aujourd'hui $1,500. Alexandria ne saurait soutenir la comparaison, sous le rapport du progrès, avec le village d'Acton, qui possède une industrie où l'on a engagé trois quarts de million, et je ne m'explique pas que les terrains y aient acquis une valeur bien supérieure à celles des terrains de ce dernier village. Le député de London (M. Hyman) est parfaitement renseigné sur l'importance de la tannerie Beardmore et sur le nombre d'ouvriers qui y sont employés ; il peut donc se former une idée du village d'Acton. Il y a quelques années, cette compagnie reçut en une seule fois 68 chargements de wagons de peaux expédiées de Boston à Acton, et il n'est pas rare qu'on expédie en un seul jour à cette compagnie 40 chargements de wagons de matières brutes, de peaux et d'écorces. C'est dans un village doté d'une pareille industrie qu'il y a lieu de s'attendre à ce que les terrains atteignent un prix légitime.

Il existe en outre, à Acton, un établissement qui emploie de 150 à 200 ouvriers. C'est une fabrique de gants, qui fonctionne depuis une vingtaine d'années et qui jouit d'une réputation bien établie d'un bout à l'autre du pays. Cette importante industrie, reposant sur une excellente base financière, contribue puissamment à la stabilité de la valeur des propriétés immobilières dans le village.

Je l'affirme donc, Alexandria ne saurait avantageusement soutenir la comparaison avec le village d'Acton, un point de vue de la stabilité de la valeur des terrains. Voilà, à mon avis, un excellent moyen de savoir si l'achat du terrain en question repose sur une légitime estimation. Il y a cinq ans, il s'est vendu à Acton au prix de $1,000, un terrain d'une étendue de 66 pieds de front sur la principale rue du village, et d'une profondeur de 90 pieds. En réduisant ces lopins de terre en pieds carrés, je constate qu'il y a cinq ans, au village d'Acton, on a payé 17 centins le pied carré, tandis qu'à Alexandria, le gouvernement paye aujourd'hui $1.27 le pied carré. Quand bien même le terrain en question serait situé au centre d'Alexandria, on ne saurait prétendre que le progrès de ce village justifie l'estimation des propriétés à un chiffre aussi élevé que celles du village d'Acton. A mon avis, un écart de $1.10 par pied carré en faveur d'Alexandria est inadmissible même de la part du gouvernement. Sans doute, la valeur des terrains à Acton est supérieure à ce qu'elle était il y a cinq ans ; mais on ne saurait prétendre que le prix des terrains y ait subi une hausse supérieure à 50 pour 100 au cours de cette période—disons $1,500 pour le lopin de terre en question, soit 25 ou 26 centins le pied carré—relativement à $1.27 le pied carré à Alexandria. Je le crains fort, on a abusé de la confiance du ministre des Travaux publics. Je ne tiens en suspicion ni les fonctionnaires du ministère ni les citoyens de ce comté ; mais au moins nous est-il permis de consacrer quelques heures, en séance du comité, à signaler à l'attention publique une transaction qui constitue, à mes yeux, un véritable scandale. Je ne veux pas imputer la chose à crime au ministre ; car la multiplicité de ses occupations ne lui a peut-être pas permis d'étudier cette transaction à fond.

Ses fonctionnaires, absorbés qu'ils étaient par nombre d'affaires, n'ont peut-être pas eu le temps de mettre le ministre en garde contre les agissements de certains individus intéressés à exploiter le gouvernement. Pour l'honneur du ministre des Travaux publics que je respecte, il est regrettable que cet achat ait eu lieu ; car c'est une flétrissure imprimée à la bonne réputation dont il a joui jusqu'ici dans le pays.

M. CLARKE : L'année dernière, j'ai demandé certains renseignements au sujet de l'adjudication des entreprises par voie de soumissions et de concurrence publique, et le ministre des Travaux publics m'a informé que l'entreprise en question n'avait pas été adjugée à celui qui avait présenté la soumission la moins élevée, et qu'il avait pris cette décision sur l'avis de l'architecte en chef. Cela va sans dire, j'ai absous le ministre de tout blâme, quand il nous a présenté la recommandation de ce fonctionnaire, à titre de justification. Voici qu'aujourd'hui on nous soumet encore un rapport de l'ar-

chitecte en chef. Je ne révoque nullement en doute l'exactitude du rapport de ce fonctionnaire. Cependant, puisqu'on nous demande d'ajouter foi à ces rapports, au moins devait-on nous communiquer tous les renseignements voulus . Il faudrait nous éclairer sur l'estimation de la propriété, l'étendue du terrain, la redevance actuellement payée par le gouvernement pour les édifices qu'il occupe dans la ville, et autres détails semblables. Il n'est guère légitime de demander à l'opposition d'accepter tout simplement la déclaration de l'architecte en chef et de s'en tenir là. Si le ministre veut nous renvoyer à l'architecte en chef, il devrait, au moins, lui donner ordre de nous communiquer des renseignements beaucoup plus circonstanciés que ceux qu'il nous a soumis au sujet de cette affaire.

M. JAMES SUTHERLAND : Je dois déclarer en toute sincérité que l'influence politique a été absolument étrangère à l'achat de ce terrain. D'autre part, je ne veux nullement me dérober à la responsabilité que j'ai assumée en approuvant l'achat, après avoir entendu les explications de l'architecte en chef.

Il me semble qu'il a fait des mieux pour obtenir la propriété à un juste prix. Je ne voudrais rien affirmer dans le moment, mais je crois ne pas me tromper en disant que le propriétaire actuel n'est pas même un partisan du gouvernement. L'achat a eu lieu après une enquête minutieuse. Je donne à mon honorable ami l'assurance qu'il n'y a pas le plus léger motif d'insinuer que le choix de cet emplacement de préférence à d'autres est le résultat de considérations personnelles ou politiques. J'avoue que les observations du représentant de Halton m'ont légèrement déconcerté. Ayant établi que je pouvais construire deux élifices, sinon trois, pour ce qu'avait coûté en premier lieu la construction d'un seul, j'espérais qu'il me rendrait le témoignage que j'étais entré dans la bonne voie. Quoi qu'il en soit, j'ai fait de mon mieux. La députation admettra comme moi, j'en suis sûr, qu'une simple comparaison des prix des propriétés ne permet pas de trancher une pareille question. Chacun sait que dans les cités, villes ou villages, certains terrains coûtent beaucoup plus cher que les emplacements adjacents à cause de leur situation. A vrai dire, on tient la dragée haute au gouvernement. On peut en dire autant des corporations et même de quelques particuliers. Chaque député sait que lorsqu'une banque ou un marchand désire acquérir un emplacement avantageux dans une ville ou un village, il lui faut payer le prix demandé et ce prix n'est pas toujours en rapport avec celui des terrains avoisinants. Dans ce cas-ci, le prix est élevé, cela est incontestable. Si d'autres emplacements avaient été disponibles, il aurait probablement baissé de quelques centaines de dollars ou de la moitié. Mais les autres terrains étaient couverts d'édifices. Dans le cas qui nous occupe, le propriétaire enleva les bâtiments pour nous céder le terrain. A mon avis, il n'y a pas lieu d'appeler scandaleuse l'acquisition d'une propriété à ce prix et dans un village prospère de la province. Nous avons acquis la propriété pour elle-même, croyant qu'elle était la plus avantageuse de celles qu'on offrait à l'Etat.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami (l'honorable M. Sutherland) ne doit pas perdre de vue qu'il a un remède dans le droit d'expropriation, de sorte qu'il n'est pas, comme le simple particulier, obligé d'acquérir un terrain au prix qu'on exige de lui. Que le ministre réfléchisse un instant au prix de cette propriété et le compare à ce qu'a coûté l'emplacement acquis à London. Ce dernier mesure 252 pieds sur 120 et contient 30,240 pieds carrés, tandis que l'autre mesure 42 pieds sur 65 et couvre une superficie de 2,730 pieds carrés. Le terrain de London est plus de onze fois plus grand que celui d'Alexandria, pourtant il ne coûte qu'un peu plus de sept fois ce qu'a coûté ce dernier. Autrement dit, vous avez payé à Alexandria, dans un village d'une importance secondaire, $1.27 le pied carré, et à London, dans une ville de 50,000 habitants, 85 cents le pied carré, c'est-à-dire à Alexandria 50 pour 100 de plus qu'à London. Ce fait me semble étrange et je ne puis me l'expliquer. Je ne dis pas que des influences politiques étaient en jeu, mais je déclare qu'il n'y a pas de proportion entre ces prix. On croirait qu'il est possible d'acheter un terrain à Alexandria pour la moitié de ce que coûterait un emplacement à London, cependant vous payez la moitié plus. Je suis certain que le ministre des Travaux publics trouve cela étrange.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Que mon honorable ami (M. R. L. Borden) s'enquière du prix des terrains, au pied, dans le centre des affaires de London, il apprendra que les propriétés occupant une position aussi centrale que cet emplacement d'Alexandria coûtent beaucoup plus cher.

M. R. L. BORDEN : Le ministre veut-il dire que le prix du terrain de London est bas ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Non, mais le dépôt d'armes de London occupe une position moins centrale que l'emplacement d'Alexandria. Je n'ai pas entendu parler récemment de ce que coûte le pied de front des meilleurs terrains de London, mais je suis certain que mon honorable ami (M. R. L. Borden), s'il s'enquiert des prix de vente, constatera qu'un emplacement aussi avantageusement situé coûte sept fois plus au pied carré que le terrain d'Alexandria.

M. R. L. BORDEN : Il me semble pourtant que le terrain de London n'est pas très éloigné du centre de la ville. On serait porté

à croire que dans cette partie de la ville le terrain coûte plus cher que dans le village ou la ville d'Alexandria.

M. INGRAM : Sur quoi se guide le ministre dans le choix d'un village, d'une ville ou d'une cité pour y construire un bureau de poste ou un édifice public ? Sur le chiffre de la population ou celui des recettes ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Voilà une question fort embarrassante.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi ne pas avouer franchement que vous n'avez aucune règle de conduite ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je serais encore plus franc en disant que nous imitons trop fidèlement la conduite de nos prédécesseurs. Autant que possible, nous faisons entrer en ligne de compte l'importance de la ville.

M. INGRAM : Je crains que la règle ne soit pas inflexible et que le ministre se laisse guider par les tendances politiques des localités du district où le besoin d'un édifice public se fait sentir. Si l'on tient compte de la recette, elle est fort maigre à Alexandria. Je constate que le directeur de la poste touche $780 d'appointements, $80 d'allocation et $120 pour loyer, combustible et éclairage. Le ministre se propose de dépenser dans cette ville $3,500 pour un emplacement et $13,000 pour l'édifice lui-même.

M. JAMES SUTHERLAND : Mais non. Mon honorable ami (M. Ingram) est très sévère quand il trouve que le prix de $3,500 est scandaleux. Pourtant, il se trompe de près de $3,000 dans ses calculs. J'ai déclaré à dix ou douze reprises que la construction de l'édifice a été adjugée au prix de $10,700.

M. INGRAM : J'entends mentionner ces chiffres pour la première fois. L'emplacement coûtera donc $3,500 et l'édifice $10,700. Cela comprend-il les accessoires du bureau de poste? Je prétends ne pas me tromper beaucoup en fixant à $13,000 le coût de l'édifice une fois aménagé. Je crois que mes calculs sont plus exacts que ceux du ministre.

M. JAMES SUTHERLAND : J'ai dit que le coût estimatif est de $18,000, dont $10,700 pour l'édifice.

M. INGRAM : J'ai tenté de découvrir sur quel principe le ministre s'est guidé quand il a choisi Alexandria pour y construire un édifice public. Il n'a certainement pas eu égard à la recette ; autrement, d'autres villes seraient dotées d'un édifice public avant celle-là. Ce n'est pas non plus une question d'urgence, car depuis dix ans la population d'Alexandria ne s'est accrue que de 210 âmes en tout. Ce n'est pas donc parce que la population a augmenté qu'il faut plus d'espace. Dans ma propre circonscription électorale, Elgin-est, se trouve une ville industrieuse et prospère, Aylmer-West, une cité en miniature, offrant tous les avantages d'une grande ville. Pourtant le gouvernement y loue l'édifice qui sert de bureau de poste et il alloue $180 pour le loyer, l'éclairage et le combustible. Au point de vue de la recette ou des besoins, Aylmer devrait assurément avoir le pas sur Alexandria. Nous comprendrions mieux la préférence du ministre, s'il nous disait qu'Alexandria élit un partisan, et Elgin-est, un adversaire du gouvernement.

Je me rappelle qu'il y a bien des années le ministre reprochait beaucoup au gouvernement conservateur de ne pas ériger un édifice public à Woodstock. Peut-être avait-il raison ; toujours est-il qu'il reprochait au gouvernement de chercher des avantages politiques et de refuser de construire un édifice public à Woodstock, parce qu'Oxford n'élisait pas un partisan du gouvernement. Aujourd'hui les rôles sont intervertis et mon honorable ami se trouve dans la même position que le parti conservateur de cette époque qu'il blâmait d'ériger ces édifices au mieux de ses intérêts politiques et sans tenir compte des besoins de la population. Nous comprenons maintenant ce qu'il voulait dire et nous ne devons pas nous attendre à autre chose que ce qui se pratiquait sous l'ancien régime, à savoir, le règne des influences politiques.

Arsenal de Belleville, $10,000.

M. HENDERSON : Quel est ce crédit?

M. JAMES SUTHERLAND : Le représentant d'Elgin-est (M. Ingram) ne m'accusera pas de demander au parlement de pourvoir à la construction d'un édifice public à Belleville pour des considérations politiques ou pour récompenser Hastings-ouest de son appui. Les plans sont en voie de préparation L'emplacement nous appartient ; du moins nous le recevrons de la municipalité en échange d'un autre. J'ignore si le marché est définitivement conclu. Le ministère de la Milice conduit les négociations. Le coût de l'édifice, y compris le chauffage, les chaudières, garnitures et accessoires de toutes sortes, est estimé à $49,000, à moins de $50,000 en tout cas.

M. CLARKE : Quelles seront les dimensions de l'édifice?

M. JAMES SUTHERLAND : On prépare les plans d'un édifice qui mesurera à l'extérieur 75 pieds par 100, avec un appentis de 75 pieds par 54 qui servira de dépôt d'armes

M. SPROULE : Le ministre des Travaux publics met-il à exécution les projets que le ministre de la Milice a prêtés au gouvernement l'an dernier touchant la réparation des salles d'exercice d'un bout à l'autre du Canada ? Je vois que le budget pourvoit à l'érection de plusieurs dépôts d'armes, à Belleville, à Chatham, à Cobourg, à Guelph, à London, à Stratford et à d'autres endroits. Il y a plusieurs années, on a construit dans tout le pays de bonnes salles d'exercice, mais depuis longtemps elles se délabrent et tom-

bent en ruines faute d'entretien. J'ai souvent dit qu'il n'était pas sage de laisser ces édifices dans un pareil état. Elles ont de la valeur, mais, à cause de certaines modifications des ordonnances de la milice, les armes sont remisées en divers endroits au lieu d'être déposées aux quartiers des différentes compagnies et il s'ensuit que ces édifices tombent en ruines. Le ministre a déclaré l'an dernier que le gouvernement se proposait de les réparer. Cette tâche incombe-t-elle au ministère des Travaux publics ou à celui de la Milice et y a-t-il un crédit à cette fin?

M. J. SUTHERLAND : Les édifices dont parle l'honorable député relèvent du ministère de la Milice. Plusieurs ont été construits avec le concours des autorités municipales qui ont gardé le titre des propriétés ; voilà pourquoi ces bâtiments de bois n'ont pas été entretenus comme ils auraient dû l'être. Les crédits auxquels l'honorable député fait allusion sont affectés à la construction d'édifices dans les villes et les cités canadiennes les plus importantes. Nous cherchons à fournir un bâtiment d'un prix modique qui offrira dans ces endroits assez d'espace à la milice.

Dans le présent cas, il y a le 15e régiment d'infanterie légère d'Argyle et la compagnie n° 7 du 49e des carabiniers de Hastings. Ailleurs, il y a aussi de l'artillerie. Ces édifices seront solides et permanents et coûteront beaucoup moins cher que ceux que nous érigions autrefois. Le crédit dont parle l'honorable député est celui de $35,000 pour de petits dépôts dont plusieurs ont été construits dans tout le pays dans les endroits reculés pour servir de quartiers à une ou deux compagnies et pour conserver les effets militaires. Ils sont surtout nécessaires à cause des armes perfectionnées aujourd'hui en usage. Le fusil coûte $22, et si on n'en prend pas soin, il se détériore vite ; aussi construit-on un grand nombre de dépôts d'armes partout où le besoin s'en fait sentir.

M. SPROULE : Le ministre n'a pas donné de renseignements sur ce que je lui demandais.

L'honorable M. SUTHERLAND : J'ai dit que ces édifices sont sous la garde du ministère de la Milice. L'honorable député peut obtenir une liste de ceux que nous remplaçons.

M. SPROULE : Certains édifices sont sous les soins du ministère de la Milice et d'autres sous la garde du ministère des Travaux publics. Pourquoi ce partage ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND: Au moment de la confédération, les provinces possédaient quelques-uns de ces édifices qui passèrent sous l'administration de différents ministères. Depuis, rien n'a été fait pour les réunir sous la garde du ministère des Travaux publics, de sorte que certains édifices sont encore sous les soins du ministère de la milice. J'en parlerai à mon collègue qui sera probablement en mesure de renseigner l'honorable député sur cette catégorie d'édifices.

M. SPROULE : Un crédit de $15,000 est insuffisant pour réparer ces bâtiments dans toute la province. Ainsi, dans mon district électoral, il y a des salles d'exercice et de bonnes compagnies à Meaford, à Thornbury, à Flesherton, à Durham et à divers autres endroits et, à mon avis, les armes devraient être emmagasinées sur les lieux mêmes. Pourtant, on a laissé ces édifices tomber en ruines sans songer à les réparer. Il me semble que le ministre a déclaré à la dernière session que le gouvernement avait décidé de leur faire subir des réparations, mais il n'en a rien fait. Je remarque en effet que ces gros crédits sont pour dépôts d'armes et qu'il n'y a rien pour les salles d'exercice. A mon avis, on refuse le nécessaire aux compagnies rurales au bénéfice des cités. Pour celles-ci, tout l'éclat de la vie militaire, les fortes dépenses pour des dépôts d'armes, des effets d'équipement et le reste, tandis que le gros de la milice qui se recrute dans les campagnes reçoit une faible solde, est l'objet de peu de dépenses et est logé trop à l'étroit.

L'honorable M. SUTHERLAND : Si ma mémoire est fidèle, le budget ne contient pas un crédit nouveau. Ce sont des renouvellements des crédits accordés à la dernière session, ou de la somme que nous pourrons dépenser, d'ici au 30 juin, au dire de l'architecte ou de l'ingénieur du ministère.

M. SPROULE : A mon avis, peu importe que ce soit des crédits nouveaux ou des renouvellements. Je m'en prends à la pratique elle-même.

L'honorable M. SUTHERLAND : Mes paroles ne s'adressaient pas à l'honorable député. Cette déclaration visait certains députés qui m'ont sollicité d'inscrire d'autres crédits au budget. J'ai voulu faire comprendre aux membres du comité qu'il n'est point question des demandes nouvelles. J'obtiendrai pour l'honorable député un relevé du ministère de la Milice.

M. CLANCY : Je voudrais apprendre du ministre des Travaux publics quelle ligne de conduite suivra le gouvernement dans la distribution de ces deniers. Je vois, par exemple, que tous les centres importants de la province ont été dotés d'une salle d'exercice ou d'un dépôt d'armes. Est-ce pour réaliser les projets du gouvernement ou bien pour satisfaire des exigences politiques ? A propos de ce que mon voisin (M. Ingram) appelle l'influence politique, j'aurais une question à poser. La ville de Sarnia recevrait avec plaisir une part des faveurs ministérielles. Elle a maintenant l'influence nécessaire. Un député habile et courtois représente le district électoral et j'espère

qu'il saura capter la sympathie du ministre des Travaux publics. Ce dernier me dira peut-être quelle ligne de conduite le gouvernement suivra dans l'emploi de ces sommes?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Les intentions du gouvernement apparaissent clairement dans le budget. L'honorable député constatera que ces crédits au chapitre des dépôts d'armes couvrent des dépenses futures dans des districts dont les représentants ne sont pas partisans du ministère, de sorte qu'il ne saurait être question d'influence politique. Quant à ces crédits, ils ont été inscrits au budget à la demande du ministère de la Milice et le gouvernement a pour règle de les accorder chaque fois que le besoin s'en fait sentir, indépendamment de toute considération politique.

M. CLANCY : Par exemple, la cité de Chatham, la ville de Cobourg, la cité de Guelph et celle de London, toutes sont représentées par des amis du ministère.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Mon honorable ami, j'en suis certain, ne voudrait pas s'opposer à la construction de dépôts d'armes dans ces endroits. Le budget contient des crédits en faveur de Belleville, de Stratford, de Sainte-Catherine, villes représentées par des adversaires du gouvernement. Il n'est pas juste de parler des autres parce que leurs demandes ont été à l'étude pendant plusieurs années. Les crédits de la dernière session et de la présente sont distribués de manière à prouver qu'on a suivi la ligne de conduite que j'indique. Si l'honorable député (M. Clancy) peut indiquer au ministère de la Milice un endroit où le besoin d'édifices publics se fait sentir et si le ministère présente un rapport favorable, je me ferai un plaisir d'y souscrire indépendamment des considérations de parti.

M. CLANCY : Si on me donne l'assurance qu'en indiquant ces endroits, je ne les priverai pas du crédit qu'ils pourraient obtenir, je saisirai la première occasion de renseigner le ministre sur les localités qui méritent ses faveurs. Je ne trouve pas à redire aux sommes qu'on nous demande et je prendrai le ministre au mot, espérant n'être pas déçu après une si bienveillante invitation.

M. INGRAM : Le rapport du ministre de la Milice, l'an dernier, déclarait que son ministère prendrait à sa charge la construction des édifices militaires. Le gouvernement a-t-il résolu d'enlever aussi cette attribution au ministère des Travaux publics ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : C'est la première fois que j'en entends parler. S'agit-il de la construction des édifices ?

M. INGRAM : Oui.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Si le rapport en fait mention, cela m'a échappé. Le gouvernement n'a pas présentemnt l'intention de faire un tel changement.

M. CLANCY.

M. JABEL ROBINSON : A-t-on demandé au ministre de faire niveler le terrain qui entoure le dépôt de Saint-Thomas ? Ce terrain est en très mauvais état et les soldats ne peuvent pas y faire l'exercice. At-on signalé cet état de choses au ministre et y remédiera-t-on ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je n'ai pas reçu de demande en ce sens.

M. JABEL ROBINSON : Très bien, je présenterai maintenant cette demande.

Berlin, édifice public, $6,500.

M. CLARE : Je dois féliciter le ministre des Travaux publics de ce qu'il a fait pour améliorer l'Hôtel des postes de Berlin. Mais je dois dire qu'il aurait fallu l'agrandir davantage. Berlin est une ville prospère de 12,000 habitants et, dans quelques années, il faudra de toute nécessité agrandir de nouveau l'Hôtel des postes, si la somme qu'on dépense aujourd'hui ne nous procure pas plus d'espace. Je crois que la ville de Galt a demandé qu'on agrandisse considérablement son Hôtel des postes. Il est aujourd'hui trop petit et je regrette de ne pas trouver dans le budget un article concernant ces améliorations. Le gouvernement se propose-t-il d'agrandir l'Hôtel des postes de Galt ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Il m'est agréable d'entendre mon honorable ami (M. Clare) déclarer que la ville de Berlin fait des progrès si rapides qu'il nous faudra faire de nouvelles dépenses pour agrandir son hôtel des postes. J'espère pourtant que les présentes améliorations suffiront aux besoins du moment. Voici un cas, entre autres, où il n'y a pas lieu de reprocher aux autorités de dépenser les deniers publics dans le district électoral d'un de ses partisans. car mon honorable ami n'est certainement pas un ami du pouvoir. Quand celui-ci pourra nous démontrer que le présent édifice est devenu trop petit pour Berlin, nous en tiendrons compte et nous construirons peut-être un nouvel hôtel des postes, s'il est impossible d'agrandir l'ancien.

Je puis dire que la cité de Galt nous a signalé le mauvais état de l'édifice fédéral et nous nous en occuperons. Le présent budget ne contient aucun crédit nouveau pour l'exercice 1904-1905. Le budget supplémentaire pourvoira aux nouveaux ouvrages. Je ne puis pas prendre d'engagement, car j'ignore ce que décidera le conseil des ministres, mais je m'occupe de la requête présentée par la ville de Galt.

Bowmanville—Edifice public, $15,000.

M. CLARKE: Combien a-t-on dépensé et combien faudra-t-il pour terminer l'édifice ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : On a dépensé environ $15,000 en tout et il faudra encore $14,701, ce qui portera à $29,701 le coût de l'édifice.

M. HENDERSON : On parlait tantôt des principes qui guident le gouvernement dans la construction des édifices publics. Quels que soient les motifs qui ont porté le gouvernement à construire ces édifices à Alexandria, à Belleville ou à Berlin, il ne saurait y avoir d'incertitude à l'égard de Bowmanville. Deux ans passés une élection avait lieu dans Durham-ouest et le cri dominant était : Votez pour Robert Beith, le candidat libéral, et obtenez un édifice public à Bowmanville. On voulait capter les suffrages des électeurs en faveur de M. Beith, en leur laissant entendre que la ville se passerait d'un édifice public, si celui-ci n'était pas élu. Il me fait plaisir d'avouer que, dans cette circonstance au moins, le gouvernement a tenu ses engagements.

Brantford—Salle d'exercice, $20,000.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : C'est le renouvellement d'un crédit de $10,000. Il y a quelques années la cité de Brantford a accordé $10,000 et le gouvernement une égale somme et un dépôt d'armes fut construit dans cette ville. Il y a un beau régiment à Brantford et la salle d'armes n'est pas assez vaste. On se propose de l'agrandir.

Bridgeburg—Edifice public, $8,000.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Cette somme a été accordée à la dernière session.

M. CLARKE : L'emplacement a-t-il été donné au gouvernement ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Non ; mais je ne crois pas que l'honorable député trouve à redire cette fois, car nous avons acquis pour $700 un terrain de 76 pieds par 134.

M. CLANCY : Quelle est la population de Bridgeburg ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je ne connais pas le chiffre de sa population, mais nous n'en avons pas tenu compte. Nous avons construit cet édifice parce que Bridgeburg est situé près de la frontière et que les importations y sont considérables.

M. CLANCY : Je suis porté à croire que le terrain coûte peu cher dans ce village. J'apprends que sa population est de 1,350 habitants et le ministre semble se faire un mérite d'avoir obtenu un emplacement moyennant $700. En comparaison de l'achat fait à Alexandria, c'est peut-être un fameux marché ; pourtant, je croirais qu'avec cette somme on peut acheter une demi-douzaine d'emplacements dans la plupart de ces petits villages. Pourquoi faut-il un édifice public dans un pareil trou ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : A la dernière session, après des explications complètes, mon honorable ami, en sa qualité de membre de la Chambre, a approuvé cette dépense. Bridgeburg est un poste de frontière entre le Canada et les Etats-Unis. L'édifice est nécessaire pour loger les douaniers et le bas sert de bureau de poste.

M. CLANCY : Quelle recette perçoit-on à cet endroit ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : La recette du bureau de poste s'élève à $8,589.39, et celle de la douane à $285,349.75.

M. BENNETT : Y aurait-t-il un bureau de police dans l'édifice ? Je crois que c'est à Bridgeburg qu'ont lieu les combats de pugilistes sous la protection du gouvernement d'Ontario.

Chatham—Dépôt d'armes, $10,000.

M. CLANCY : Où en sont rendus les travaux ? C'est la deuxième fois que nous renouvelons ce crédit.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Il me semble que la ville a fourni l'emplacement. On prépare maintenant les plans.

M. BENNETT : J'ai lu il y a quelque temps dans un journal d'Orillia que le gouvernement doit y construire un dépôt d'armes. Est-ce exact ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je n'en sais rien.

Clinton—Bureau de poste, $1,500.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : C'est pour terminer l'entreprise.

M. CLARKE : Combien coûte-t-elle ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : En tout, $17,245, y compris l'emplacement. Celui-ci mesure 168 pieds par 60 et coûte $2,500.

M. BENNETT : Les employés de la poste ont-ils pris possession de l'édifice?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Oui, l'édifice est parachevé.

M. BENNETT : Quel est le salaire du gardien ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : C'est le directeur de la poste qui remplit les fonctions de gardien. Il loge dans l'édifice et reçoit $50 pour en prendre soin.

Cobourg—Dépôt d'armes, $20,000.

M. CLARKE : Combien coûtera ce dépôt d'armes?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Le coût total sera de $50,000, en chiffres ronds. L'entreprise a été adjugée à $35,550.

M. CLARKE : La ville a-t-elle donné l'emplacement?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Non, nous avons payé $4,000 pour le terrain.

M. BENNETT : Toutes les compagnies du bataillon de Northumberland et Durham trouveront-elles à se loger dans ces quartiers, ou n'y aura-t-il de la place que pour deux ou trois compagnies?

L'honorable JAMES SUTHERLAND : Il y aura place pour la batterie d'artillerie de campagne, pour l'artillerie de garnison et un bataillon d'infanterie, mais je ne puis dire combien de compagnies.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre de la Milice pourra peut-être nous dire combien de soldats pourra recevoir cet arsenal.

Sir FREDERICK BORDEN : Je crois que le régime d'infanterie comprend huit compagnies qui feraient 320 ou 330 hommes. L'artillerie compte probablement 100 hommes, mais, de mémoire, je ne puis pas donner ces chiffres exacts.

M. INGRAM : L'an dernier, ou l'année précédente, le rapport du ministre de la Milice demandait que l'entretien de tous les quartiers de la milice fut transféré du ministère des Travaux publics à celui de la Milice.

Sir FREDERICK BORDEN : L'ingénieur du ministère de la Milice avait recommandé ce changement, mais il n'a pas été fait.

M. INGRAM : Je rappelle cet incident pour expliquer que si le ministre des Travaux publics se laisse ainsi dépouiller par le ministre de la Marine et celui de la Milice, il ne lui restera bientôt plus rien. Comme j'ai beaucoup de respect pour l'honorable ministre des Travaux publics, je proteste contre cette spoliation.

M. CLANCY : Comment se fait-il que le gouvernement achète un terrain à Cobourg, tandis qu'à Chatham il est donné gratuitement par la municipalité? L'honorable ministre impose-t-il à certaines villes qui désirent avoir des édifices publics l'obligation de fournir gratuitement le terrain, ou cela se fait-il à la suite d'un arrangement? Existe-t-il une règle fixe à ce propos?

L'honorable JAMES SUTHERLAND : Il ne paraît pas y avoir de règle fixe. Cela se fait plutôt, comme dit l'honorable député, à la suite d'une entente. Quand une municipalité offre de fournir un terrain convenable, il est ordinairement accepté.

M. CLANCY : Puisque Chatham fournit gratuitement un bon terrain, Cobourg ne devrait-elle pas en faire autant?

L'honorable JAMES SUTHERLAND : Je constate que j'étais parfaitement dans le vrai en disant que Chatham avait offert un terrain pour l'édifice projeté.

M. CLANCY : A-t-on demandé la même chose à Cobourg?

L'honorable JAMES SUTHERLAND : Je ne crois pas.

M. CLANCY : Alors, tant pis pour ceux qui veulent bien s'imposer ce sacrifice. On a trop donné à Chatham ou pas assez à Cobourg.

L'honorable JAMES SUTHERLAND : Il est possible que Chatham préfère avoir cet édifice sur le terrain qu'elle offre, que de le voir construit ailleurs, mais le ministère n'a pas de règle fixe à cet égard.

M. McGOWAN : Je crois qu'à Guelph, où on est à construire une salle d'exercices, le ministère a insisté pour que la municipalité fournisse le terrain.

L'honorable JAMES SUTHERLAND : Si mon honorable ami veut ramener cette question sur le tapis, quand nous serons rendus à l'item qui s'y rapporte, nous la discuterons.

M. CLARKE : Quel terrain a-t-on acheté, quelle en est la superficie et combien a-t-il coûté?

L'honorable JAMES SUTHERLAND : C'est le terrain connu sous le nom de propriété Gowan ; il mesure 58 x 292, et a coûté, je crois, $4,000.

M. BLAIN : Combien coûtera ce bâtiment?

L'honorable JAMES SUTHERLAND: $50,000, en chiffres ronds.

M. BLAIN : l'an dernier, l'honorable ministre a dit que $20,000 suffiraient.

L'honorable JAMES SUTHERLAND : Si je l'ai dit, j'avais été mal renseigné. Il est possible que j'aie dit l'an dernier que j'espérais que l'arsenal de Cobourg ne coûterait pas plus de $20,000 ou $25,000, mais depuis, les plans ont été changés, et il a été décidé d'y loger aussi l'artillerie.

M. BLAIN : D'après les premières estimations qui nous ont été fournies l'an dernier, le coût total devait être de $15,000, mais par suite des agrandissements décidés, l'honorable ministre s'est dit dans l'obligation de demander $20,000. Aujourd'hui on demande près de $50,000.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : A cette époque, on n'avait pas l'intention d'y loger aussi l'artillerie ; l'édifice n'était destiné qu'à l'infanterie.

M. CLANCY : L'an dernier, l'honorable ministre se fit voter un crédit pour construire un édifice qui devait coûter $15,000 et cette année il nous demande de voter $50,000 pour ce même édifice. S'il n'avait rien dépensé du crédit de l'an dernier, je comprendrais qu'il vienne nous dire aujourd'hui que les plans ont été modifiés, qu'il lui faut une somme plus considérable, puisqu'il a été décidé de construire un bâtiment plus grand et plus coûteux ; mais il aurait dû attendre l'assentiment du parlement avant de faire aucune dépense.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Un ministre qui demande un crédit ne doit certainement pas induire la Chambre en erreur, sur le coût de l'entreprise ; mais mes estimations me sont fournies par les fonctionnaires du département et je me fais toujours un devoir de donner à la Chambre les renseignements les plus exacts. Je ne cher-

che à tromper personne et si le premier plan avait été suivi, le premier crédit aurait été suffisant, mais je suis convaincu que la Chambre approuvera les changements qui ont été faits, car ils sont dans les intérêts des différentes armes de la Milice ; je n'ai pas hésité, pour cette raison, à commencer les travaux dont la Chambre avait approuvé le principe.

M. CLANCY : Le gouvernement avait acheté un terrain pour y construire un édifice qui devait coûter $15,000, mais plus tard, il fit l'acquisition d'un autre terrain et renonça au plan primitif. Dans ce cas, il aurait dû demander un autre crédit, et ne rien entreprendre avant de l'avoir obtenu.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je considère que lorsque le gouvernement est autorisé à faire exécuter un certain travail il peut parfaitement faire usage de son propre jugement quant à ce qui servira plus utilement les intérêts du pays.

M. CLANCY : Je ne discute pas en ce moment la supériorité d'un plan sur l'autre, mais la conduite du ministre qui s'est engagé dans une nouvelle entreprise sans y être autorisé par le parlement.

M. BLAIN : Je crois que le gouvernement possède déjà à Cobourg un ancien bâtiment militaire situé dans un autre endroit que celui dont il est question en ce moment. Le gouvernement a-t-il cédé ce vieil édifice ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : J'ignore l'existence de ce bâtiment, et mes fonctionnaires aussi.

M. BLAIN : C'est pourtant ce qui ressort de la discussion de l'an dernier et des déclarations du ministre. Les raisons qu'il donne ce soir, pour expliquer l'augmentation du coût de l'édifice, sont les mêmes qu'il donnait l'an dernier pour porter le crédit de $15,000 à $20,000. Voici ce qu'il disait :

D'après le premier plan l'édifice devait coûter $15,000, mais depuis, les quartiers de la batterie d'artillerie de campagne de Durham ont été transférés à Cobourg. Cela nous oblige à agrandir l'arsenal, mais nous espérons que la somme votée suffira pour compléter les travaux.

Maintenant, au lieu de $20,000, le ministre demande $50,000, sans autres explications que celles qu'il a données l'an dernier.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : D'après mes renseignements, l'édifice que nous avions en vue ne convenait pas du tout, et nous ne l'avons pas pris. Il s'agit ici d'un nouveau terrain et d'un nouvel édifice.

M. CLARKE : Alors, le ministre s'est aperçu que le terrain et l'édifice ne convenaient pas, et il a entrepris un ouvrage qui devait coûter $20,000 de plus et que le parlement n'avait pas autorisé. J'ignore si c'est la coutume ordinairement suivie, mais il ne me paraît pas excusable de faire de pareilles dépenses avant de fournir des explications au parlement et d'en obtenir un crédit.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je suis absolument de cet avis.

Deseronto—Edifice public, $500.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Cette somme terminera les travaux.

M. CLARKE : Quel sera le coût de l'édifice ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Il a été dépensé en tout $40,808.04.

Edifices publics fédéraux—Loyers, améliorations, réparations, etc., $12,000.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : C'est le crédit ordinaire affecté à l'entretien des édifices publics fédéraux de la province d'Ontario.

M. INGRAM : Le ministre a-t-il reçu un rapport concernant le bureau de poste de Saint-Thomas et certains changements à y faire ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Nous venons de dépenser environ $225 en réparations autour du bureau de poste de Saint-Thomas.

M. INGRAM : Je croyais qu'on devait changer les dispositions de l'entrée, car dans l'état actuel, il suffit de quelques personnes pour encombrer l'édifice et rendre difficile l'accès au guichet.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je prendrai des renseignements.

Fort-William—Edifice public, $8,000.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Cette somme complétera les travaux.

M. CLARKE : Quel est le coût total de l'édifice ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Le coût total, y compris le coût d'établissement d'un calorifère et celui de l'ameublement, sera de $33,608.

M. CLARKE : Combien l'Etat a-t-il payé le terrain ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Il a été donné par la municipalité.

M. BLAIN : Quel était le prix stipulé au contrat ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Le prix de l'édifice, d'après le contrat, était de $20,400. Il y a eu des imprévus dans les fondations. Il a fallu enfoncer des pieux ; ce travail a coûté $2,340. On a demandé des soumissions pour l'appareil de chauffage qui a coûté $1,705. La soumission acceptée pour l'aménagement intérieur était de $3,600.

M. SPROULE : La voix de l'honorable ministre est enrouée et il éprouve de la difficulté à se faire entendre. Nous avons expé-

dié beaucoup de besogne et nous pourrions nous en tenir là.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je souffre en effet d'un fort rhume, et je prie l'honorable député de m'excuser s'il éprouve de la difficulté à m'entendre, mais je lui ferai remarquer que les crédits qui restent à voter ne prêtent pas à discussion et ont presque tous été discutés à fond à la dernière session et qu'il serait préférable d'en finir avant de lever la séance. Je suis prêt à donner toutes les explications nécessaires. Ayant renoncé à la soirée d'hier, à la demande de l'opposition, et ayant remis à plus tard certains item qui devaient venir ce soir et qui intéressent nos amis de la province de Québec, je considère que nous pourrions continuer encore quelque temps.

M. SPROULE : Ce n'est pas dans l'intérêt de l'opposition, mais à cause de l'enrouement qui incommode l'honorable ministre que j'ai fait cette proposition. Quelques-uns des crédits qui viendront en délibération donneront lieu à d'assez longs débats et l'honorable ministre aura beaucoup à parler. Il me semble que lorsque nous aurons voté cet item et le suivant, relatif à la salle d'exercice de Guelph, nous aurons suffisamment travaillé.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Si c'est le désir des honorables députés de la gauche, je n'insisterai pas davantage.

Guelph—Salle d'exercices, $20,000.

M. McGOWAN : Combien coûtera cet édifice ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : A la suite de pourparlers, il a été convenu d'acheter le terrain de la ville pour $5,000. Je crois qu'il vaut beaucoup plus que cela.

M. McGOWAN : Le gouvernement obtient-il possession de tout le terrain sur lequel était l'ancien bâtiment militaire?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Oui, et je crois que nous aurons besoin du tout. Il faut beaucoup de place pour y loger toutes les armes de la milice de Guelph. Je crois qu'il y a deux batteries d'artillerie de campagne, outre les régiments de la ville.

M. McGOWAN : Quel sera le coût de l'édifice ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND: Je ne puis pas dire le coût exact de l'édifice, vu l'espace considérable qu'il faudra pour loger les canons, ce qui augmentera considérablement le coût total de l'entreprise.

M. CLARKE : Il n'y a qu'une batterie ordinaire d'artillerie de campagne à Guelph.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Il y en a deux et je ne suis pas certain s'il n'est pas question d'y en installer une troisième.

M. INGRAM : Je croyais qu'une compagnie avait ses quartiers à Morristown, à 10 ou 12 milles de Guelph?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : On me dit que les canons seront à Guelph. Mon honorable collègue, le ministre de la Milice, doit en savoir quelque chose.

M. INGRAM : Y a-t-il des canons à Guelph actuellement ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je crois que oui.

M. INGRAM : Je croyais qu'ils étaient à une douzaine de milles plus loin.

Sir FREDERICK BORDEN : Ils sont peut-être là, en ce moment, mais je crois que l'intention est de les transporter à Guelph.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Il y a là le 30e régiment, un des plus vieux du Canada.

M. McGOWAN : Quelle est la nécessité d'une dépense aussi considérable à Guelph ? Je discutais cette question avec des officiers de cette ville et ils étaient d'opinion qu'il vaudrait mieux employer cet argent aux quartiers de la compagnie. A Guelph, il n'y a pas une seule compagnie de ce régiment. Il me semble que l'honorable ministre devrait nous donner un peu plus de renseignements sur le coût probable de cet édifice.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Ces édifices sont construits à la demande du ministère de la Milice, pour les besoins de notre milice. Je n'ai pas tous les renseignements nécessaires et comme les plans ne sont pas préparés je ne puis pas dire ce que cet édifice coûtera.

M. McGOWAN : Alors, laissons l'item de côté, jusqu'à ce que nous sachions à quoi nous en tenir.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je n'ai aucune objection à laisser cet item en suspens, si l'honorable député tient à avoir une estimation du coût de l'édifice. Elle ne sera nécessairement qu'approximative, mais suffisamment exacte. Je crois que l'architecte du ministère, après avoir consulté les autres fonctionnaires, pourra donner une estimation assez précise.

M. CLARKE : Quel sera le coût de l'édifice?

L'honorable M. J. SUTHERLAND: Je consens à ce que cet item reste en suspens, jusqu'à ce que j'aie fait préparer une estimation.

M. INGRAM : L'honorable ministre s'est engagé à toujours donner à la Chambre une estimation du coût probable avant d'entreprendre la construction d'un édifice public.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : J'ai pris cet engagement et mon intention est de le tenir.

M. CLARKE : A-t-on apporté quelque changemnt au programme depuis la dernière

session? L'an dernier $10,000 ont été votés. Au cours des douze derniers mois, n'a-t-on rien fait autre chose que payer $5,000 pour l'achat du terrain?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Il s'agit simplement de voter de nouveau la différence.

M. CLARKE : Les travaux n'ont fait aucun progrès?

L'honorable M. J. SUTHERLAND: Aucun, si ce n'est que le terrain est maintenant la propriété de la couronne.

M. SPROULE : C'est une manière bien défectueuse de demander des crédits. On devrait naturellement supposer que lorsque cette question est venue devant le conseil on avait pris une décision, d'abord, quant aux besoins de la localité, ensuite, quant au coût de l'édifice et du terrain nécessaire à sa construction, et qu'après cela, le ministre des Travaux publics serait en état de fournir ces renseignements à la Chambre. Il est évident que cette défense a été sanctionnée par le conseil, sans qu'on lui ait soumis d'estimation, $10,000 ont été votés l'an dernier, et cette année on nous demande de voter encore $10,000, sans que nous sachions ce que coûtera cet édifice.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Quand j'ai constaté que je n'avais pas une estimation du coup probable de ces travaux, j'ai déclaré que je consentais à laisser l'item en suspens.

M. SPROULE : J'admets cela, mais ce qu'il y a de surprenant, c'est que l'affaire soit déjà rendue si loin sans qu'on se soit encore fait une idée du coût de l'entreprise. Nous voulons bien laisser l'affaire en suspens, jusqu'à ce qu'on se soit procuré ce renseignement ; nous insistons même pour qu'il en soit ainsi, mais ce que nous ne comprenons pas, c'est que le gouvernement ne sache pas encore quel genre d'édifice il a l'intention de construire, ni ce qu'il devra coûter.

M. CLANCY : Quelle est la superficie du terrain qui a été concédé à la Couronne pour des quartiers militaires à Guelph, ainsi que celle des terrains à Cobourg et à Chatham?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Le terrain de Guelph mesure 178 pieds sur la rue Huskisson, 467 pieds sur la rue Farquhar et 380 pieds sur la rue Freshfield.

M. CLANCY : L'honorable ministre peut-il donner la superficie du terrain de Cobourg ? Je demande cela pour savoir si, dans tous les cas, la Couronne exige toujours la même étendue de terrain.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Non ; l'étendue de ces terrains varie beaucoup.

Guelph—Edifice public—Agrandissement, $14,000.

M. McGOWAN : Quel devait être le coût de cet édifice d'après le prix de l'adjudication ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Pour terminer les travaux il faudra une somme totale de $41,303.

M. McGOWAN : Est-ce le prix qui était stipulé au contrat?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Cela comprend le nouveau bureau de poste, l'aménagement, l'appareil de chauffage et tout.

M. McGOWAN: L'honorable ministre veut-il nous dire quel était le prix originairement stipulé?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : $30,595. Ce nouveau crédit suffira pour compléter les travaux.

M. CLARKE : Combien a-t-on dépensé jusqu'à présent?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : $28,000.

M. McGOWAN : Il y a eu beaucoup d'imprévus, n'est-ce pas ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : On ne peut pas dire que ce sont des travaux imprévus, car ces dépenses ont été faites pour l'installation des nouveaux bureaux du Revenu de l'intérieur, au deuxième étage, le bureau de poste, l'aménagement, les boîtes à lettres, l'appareil de chauffage, la pose des fils et des installations de la lumière électrique.

M. McGOWAN : Quand espère-t-on terminer cet édifice? Les travaux étaient en marche l'été dernier.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Aux termes du contrat les travaux doivent être terminés le 30 juin prochain.

M. McGOWAN: Tout l'outillage des entrepreneurs est encore sur les lieux.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : L'honorable député doit savoir qu'il n'est pas possible de faire des additions considérables à un édifice important sans installer un certain outillage sur le terrain, et cela prend toujours un certain temps, mais, dans tous les cas, d'après le contrat, les travaux doivent être terminés le 30 juin.

M. McGOWAN : Pourquoi a-t-on permis à l'entrepreneur de laisser son outillage là tout l'hiver ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : N'ont-ils pas fait des travaux durant l'hiver ?

M. McGOWAN: Oui, mais pas tout l'hiver.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je croyais qu'on avait travaillé tout l'hiver.

M. McGOWAN : Non; la maçonnerie n'est pas finie.

L'honorable M. SUTHERLAND : Je n'ai reçu aucune réclamation des citoyens de Guelph.

M. HENDERSON: Il ne s'agit pas du tout ici d'un nouvel édifice. Il s'agit simplement d'élever l'ancien édifice en y ajoutant un étage et de réparer celui qui a été construit vers 1875, c'est-à-dire, il y a 25 ou 30 ans.

Il me semble que $42,000, sans compter les imprévus, dont on ne saurait aujourd'hui prévoir le montant, est une somme très élevée pour la réparation d'un bon bâtiment solide, même dans la ville de Guelph. Mon sentiment personnel, c'est qu'il y a là une de ces dépenses extravagantes qui nous sont signalées de temps à autre dans une partie ou l'autre du pays. L'honorable ministre n'exerce pas encore la direction des dépenses qu'il devrait avoir. A mon avis, il aurait suffi de ces $42,000 pour construire un édifice neuf sur cet emplacement. Ce n'est pas une somme modique que $42,000. Les matériaux de construction sont peu dispendieux à Guelph. On peut se les procurer presque dans les limites de la ville. On y trouve la pierre, la chaux et tout ce qu'il faut. Il sera nécessaire peut-être de faire venir le bois d'ailleurs ; mais, à tout événement, il est possible de construire un édifice à Guelph sans beaucoup de frais, et il me semble qu'une dépense $42,000, et qui s'élèvera peut-être à $45,000 ou plus, est très forte, étant donnée la nature des travaux que l'on veut faire exécuter à cet endroit. C'est précisément cette manière d'agir qui empêche les députés de demander au gouvernement l'exécution de certains travaux de peu d'importance qui seraient nécessaires dans leur circonscriptions: ils se rendent compte que les fonds seront gaspillés par suite de l'insouciance et de la mauvaise administration. Dans la ville de Guelph, si je ne me fais pas illusion, on regarde ces travaux plutôt comme un prétexte pour dépenser de l'argent. Je ne sache pas qu'une fois complétés ils ajoutent beaucoup à la beauté de la ville; ce sera toujours un vieux bâtiment, et qui ne contribuera pas à l'embellissement de cette partie de la ville comme on aurait pu l'espérer. Il aurait mieux valu, à mon avis, que le gouvernement eût fait démolir l'ancien édifice et en eût érigé un neuf; et il est fort possible que finalement cela lui aurait coûté moins cher.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je ne partage pas l'avis de mon honorable ami: nous ajoutons un étage au bâtiment et nous l'agrandissons de moitié. Je dois dire que, pour une construction de cette nature, la soumission me paraît basse en comparaison d'autres qui ont été reçues à Ottawa et ailleurs pour de semblables travaux. Je serais fort surpris si les citoyens de Guelph, sans distinction de partis politiques, nous avaient trompés en nous représentant que le local actuel est insuffisant et que les travaux sont urgents.

M. INGRAM : La dépense supplémentaire est dans le but d'ajouter un autre étage au bâtiment ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Et d'agrandir l'édifice de moitié.

M. INGRAM : Mais l'édifice est construit sur une pointe, et à moins d'acheter un nouveau terrain vous ne pouvez l'agrandir qu'en hauteur.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Ma déclaration est fondée sur ce que m'a dit l'architecte qui a préparé les plans et devis, et je suis convaincu de son exactitude. Voilà plusieurs années que je ne suis pas allé à Guelph, mais je croirais que les dimensions ont été agrandies comme l'architecte le dit.

M. INGRAM : Je dirai au ministre et à l'architecte que je connais l'endroit aussi bien que l'un ou l'autre, et je sais qu'il n'est pas possible d'agrandir le bureau de poste en restant dans les limites du terrain actuel.

M. HENDERSON : Je suis d'accord avec l'honorable député (M. Ingram). Le bureau de poste de Guelph a sa façade sur le square Saint-Georges ; d'un côté se trouve la rue Wyndham, une artère principale, et du côté opposé, une autre rue. Il n'est pas possible de l'agrandir du côté de la rue Wyndham, car déjà il s'avance jusqu'à cette rue ; et il n'est pas plus possible de l'agrandir du côté de l'autre rue ; car tout le terrain se trouve déjà occupé. Le seul côté sur lequel il aurait été possible de l'agrandir, c'était celui de l'est, et si je me rappelle bien, des constructions coûteuses y ont été érigées jusqu'à proximité du vieux bureau de poste.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Si mon honorable ami veut me le permettre, je vais lire une partie du devis descriptif contenu dans le contrat, et il constatera qu'il se trompe évidemment.

Pour l'agrandissement du bâtiment public à Guelph, par l'addition d'un étage aux murs extérieurs et d'un comble, et l'allongement du bâtiment de 12 pieds, et la construction d'une tour de 14 pieds carrés—haute de quatre étages, non compris le cadran et la coupole.

M. INGRAM : Sur quelle largeur ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Toute la largeur du bâtiment, 12 pieds.

M. INGRAM : Vous ne pourriez obtenir cet espace en longueur ni sur la rue Wyndham, ni sur l'autre rue, ni sur le square.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Mon honorable ami doit se tromper, car les travaux sont en voie d'exécution.

M. INGRAM : Les députés représentant les deux circonscriptions de Wellington connaissent l'endroit aussi bien que moi ; je suis entré dans ce bâtiment plusieurs fois ; j'y suis entré par la petite rue conduisant à la porte de service du bureau de poste. J'aimerais à savoir où l'on prend les 12 pieds.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je ne pense pas qu'il existe le moindre doute à cet égard, et si mon honorable ami de Wellington (M. McGowan) le juge important, je produirai le plan, lundi ; il se rendra

compte de la nature des travaux qu'on y exécute. Si l'item passe maintenant et qu'on découvre plus tard que la description ne concorde pas avec le plan, la discussion pourra être reprise.

M. BLAIN : Combien le bâtiment a-t-il coûté, sans les garnitures ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : $30,995.

M. BLAIN : Je ferai observer au ministre que quelqu'un le trompe. L'année dernière, le ministre déclara qu'il avait envoyé à Guelph son architecte en chef, pour s'enquérir de l'affaire, et que celui-ci avait fait rapport que le coût total du bâtiment nouveau serait de $21,000. Je me permettrai de lire les paroles mêmes du ministre rapportées à la page 653 des Débats :

Guelph, édifice public, annexe, $21,000.

Depuis des années le public était à l'étroit. J'ai envoyé l'architecte en chef à Guelph étudier les besoins actuels et un peu ceux à venir, pour que nous n'ayons pas à recommencer dans un avenir trop rapproché. Il a calculé qu'il faudrait une somme d'un peu plus de $21,000. J'ai considéré que des additions temporaires ne donneraient pas satisfaction au public et seraient à refaire prochainement et j'ai préféré adopter le rapport de l'architecte. Ce crédit suffira pour compléter tous les travaux et cette dépense est pleinement justifiée par le revenu postal de la ville.

Ainsi, mon honorable ami envoie l'architecte en chef à Guelph étudier les besoins et celui-ci, au retour, fait rapport que l'augmentation coûtera $21,000. Le ministre approuve ce rapport de l'architecte en chef et déclare à la Chambre qu'il suffira de $21,000 pour compléter les travaux. Or, aujourd'hui il déclare que la dépense totale sera de $30,900. Ce n'est pas là garder la promesse qu'il avait faite de ne pas dépasser le crédit susdit. C'est un cas patent.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Ce que vient de dire l'honorable député est absolument exact. D'après l'architecte en chef, la dépense devait être de $21,000 ; et une fois les plans préparés et les soumissions demandées, il se trouva que l'offre la plus basse fut de $30,595. Mon honorable ami admettra que nous n'avions nullement l'intention d'entraîner le parlement à son insu à faire une forte dépense. Tout est le résultat d'une erreur commise dans l'estimation de la dépense ; il est beaucoup plus difficile d'estimer ce que coûtera l'amélioration ou l'extension d'un vieux bâtiment que la construction d'un nouveau.

M. CLANCY : Certes, les rapports que l'on fait à l'honorable ministre devraient être exacts. Mais il lui faut venir nous faire ici l'aveu humiliant que son propre architecte a fait une estimation trop faible de moitié. Dans ces circonstances, la Chambre aurait eu droit de s'attendre à ce que l'honorable ministre eût demandé un nouveau crédit, étant donné les nouvelles conditions qui se présentaient. Je ne connais pas de plus grand mal dans un département à forte dépense, où la tentation d'excéder la mesure est très grande. Je n'accuse pas l'honorable ministre d'avoir conclu un marché malhonnête ; mais toute l'affaire a été conduite d'une manière suffisamment irrégulière pour détruire toute confiance dans un grand département. A mon avis, l'honorable ministre devrait être tenu strictement à la promesse qu'il fait à la Chambre, lorsqu'il obtient un crédit pour l'exécution de travaux publics ; et s'il se trouve dans l'impossibilité de s'en tenir à sa promesse, il devrait être contraint de revenir devant la Chambre demander un nouveau crédit.

L'item devrait être réservé jusqu'à ce que nous ayons un rapport de l'architecte. Si ce fonctionnaire s'est trompé quant au coût des travaux, n'est-il pas possible qu'il se soit trompé quant à la superficie du terrain ? Avant d'aller plus loin, il serait bon que l'honorable ministre nous fournît de plus amples renseignement.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je ne suis pas de l'avis de l'honorable député. On n'a aucunement eu l'intention de tromper la Chambre.

M. CLANCY : Je n'ai pas dit cela.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Tout homme d'affaires admettra qu'il peut y avoir une différence considérable dans le coût réel des travaux et l'estimation qu'en a faite l'architecte. Je ne cherche pas à mettre les fonctionnaires de mon département à l'abri des conséquences des fautes qu'ils ont pu commettre ; mais je suis prêt à déclarer à tout le pays que, suivant l'expérience des compagnies et des gens d'affaires en général, il est très difficile, surtout dans le cas d'anciens bâtiments qu'on répare, de rester dans les bornes de l'estimation. Personne, dans le cas actuel, n'a cherché à tromper, pas plus les fonctionnaires de mon département que moi-même. La Chambre a été pleinement renseignée quant aux améliorations qu'on se proposait de faire et leur coût probable, autant qu'il était possible d'en juger ; on ne saurait dons nous faire de reproche. Mon honorable ami sait que naguère certaines constructions pour lesquelles la dépense était estimée à $300,000 ont coûté plus de $1,000,000. Si nous admettons que dans ce cas l'architecte se soit trompé, je suis convaincu que son erreur a été tout à fait involontaire, et il n'y a pas lieu de se répandre en reproches.

M. CLANCY : Il n'est pas hors de propos de déclarer nettement ici que je n'ai attaqué aucunement ni l'honorable ministre ni les fonctionnaires de son département, et que je n'ai pas donné à entendre qu'ils aient dans cette occasion sciemment trompé la Chambre. Mais lorsque l'honorable ministre découvrit plus tard son erreur, il n'a pas cru devoir en faire aucun cas; il a agi de son propre

mouvement, sans s'être fait autoriser par la Chambre pour cette nouvelle dépense. L'honorable ministre ne saurait invoquer comme excuse sa bonne foi, en cette affaire ; cette manière de procéder devient beaucoup trop commune. L'honorable ministre ne pense-t-il pas que la Chambre, en votant les crédits pour l'exécution des travaux publics, a le droit de dire ce qu'il est dans l'intérêt public de faire ? Sûrement, il ne prétendra pas qu'il lui est loisible de dépenser trois dollars quand on lui a permis d'en dépenser deux, puis de s'excuser en alléguant qu'il a agi de bonne foi. La réponse qu'il a donnée ne me paraît pas satisfaisante. Nous aurions préféré que l'honorable ministre eût admis qu'il avait mal agi, mais au lieu de cela, il cherche à se justifier et allègue qu'il était de bonne foi dans les estimations qu'il a soumise. Si pareille défense était admise, il n'y aurait plus de critique possible.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je ne parlais pas de ma propre sincérité, mais de celle de l'architecte en chef.

M. CLARKE : Ce contre quoi mon honorable ami de Bothwell s'élève avec raison, c'est qu'une fois ces erreurs découvertes, on n'en fait aucun cas, et le département continue à faire les dépenses comme si rien n'était. Quand le parlement vote un crédit avec l'entente qu'on n'excédera pas tel chiffre, et qu'on découvre par la suite que la somme est loin d'être suffisante, il ne faudrait pas faire de dépense supplémentaire sans avoir au préalable obtenu le consentement de la Chambre.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je reconnais bien qu'on ne doit pas tromper la Chambre en faisant une forte dépense après avoir obtenu un crédit pour une dépense plus petite ; mais lorsqu'il a été commis une erreur par l'architecte sur un point relativement de peu d'importance, le gouvernement est justifiable de servir l'intérêt public en faisant poursuivre les travaux.

M. CLARKE : Mais l'erreur n'est pas petite. Si j'ai bien compris, la dépense au lieu d'être de $21,000 sera de $42,000.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : La somme de $21,000 ne comprenait que le coût du bâtiment ; le reste est pris pour le posage des appareils d'éclairage et de chauffage supplémentaires nécessités par l'addition d'un autre étage, ainsi que les garnitures supplémentaires.

M. CLARKE: Lorsque cette première estimation fut faite, on savait que ces garnitures et appareils supplémentaires seraient nécessaires, et l'estimation était censée comprendre ces frais. Mon honorable ami de Bothwell a bien raison de dire que dans les cas où l'on constate qu'une entreprise coûtera deux fois le montant de l'estimation première il ne faudrait pas poursuivre les travaux avant d'avoir obtenu le consentement du parlement à cette dépense supplémentaire.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Si cette discussion a pour effet de rendre mes employés plus attentifs dans la préparation des estimations budgétaires, j'en serai très heureux.

M. McGOWAN : L'honorable ministre voudra-t-il faire déposer les rapports de l'architecte indiquant l'estimation actuelle du coût des travaux ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : J'y verrai.

M. INGRAM : En ce qui regarde ces estimations, l'architecte en chef accepte-t-il les rapports des architectes locaux, au lieu de visiter les travaux en personne ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Ce n'est pas ce qui est arrivé dans le cas actuel. L'architecte en chef ne peut invoquer cette excuse, car il a fait la visite lui- même.

Edifice public de Hawkesbury, $12,000.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Il n'a rien été dépensé. Les plans sont en préparation et l'emplacement n'est pas encore acheté.

M. SPROULE : Allez-vous demander à la municipalité de faire don de l'emplacement? C'était la pratique généralement suivie sous l'ancien régime.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Dans un très petit nombre de cas, on l'a fait. Mais l'emplacement que le conseil peut être à même de fournir n'est pas toujours le mieux situé pour la fin que l'on se propose.

M. BLAIN : Quel sera le coût total ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : $12,000.

M. BLAIN : Je vois par les "Débats" de 1903, page 13387, que l'estimation fournie était de $5,000, et à cette occasion, l'honorable ministre dit :

Hawkesbury fait de grands progrès. D'après le dernier recensement, sa population dépasse 4,000 âmes. Il nous a été impossible de louer un local convenable pour le bureau de poste, et les citoyens de cette localité nous ont adressé une requête couverte de signatures demandant l'érection de l'édifice en question. Nous nous proposons d'en construire un coûtant de $6,000 à $8,000.

On nous demande maintenant de voter $12,000.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Dans ce cas-ci les plans n'ont pas encore été préparés, et je désire prendre mes précautions afin de n'être pas encore une fois pris au dépourvu.

M. SPROULE : Je vois que l'année dernière le crédit était de $5,000, et qu'il y avait un crédit de $2,000 voté de nouveau ;

cette année vous demandez $12,000. Cela fait en tout $15,000. L'année dernière, la dépense ne devait être que de $6,000 à $8,000.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Mon honorable ami de Grey-est constatera que cela a trait à la construction.

M. CLANCY : L'honorable ministre a dit d'une manière générale que les citoyens avaient signé une pétition et que l'endroit avait de l'importance ; et pour cette raison, il s'était donné beaucoup de marge—$6,000 à $8,000. Il nous dit maintenant qu'il lui faut porter la somme à $12,000 ou $15,000 pour être sûr d'en avoir assez.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Mon honorable ami m'a entendu dire que cette somme comprenait l'emplacement, l'appareil de chauffage, les garnitures et toutes les autres dépenses.

M. CLANCY : Quand l'honorable ministre a déclaré en termes généraux que les citoyens de ce centre de 4,000 âmes réclamaient un édifice public qui coûterait de $6,000 à $8,000, a-t-il caché à la Chambre que l'entreprise entraînerait d'autres frais ? L'honorable député qui avait posé la question ne pouvait avoir en vue simplement le coût du bâtiment, de l'emplacement ou des garnitures ; il avait en vue la dépense tout entière.

M. COCHRANE : Je désire faire observer à l'honorable ministre qu'en ce qui me concerne——

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Si l'honorable député veut bien me permettre, on pose souvent des questions quant au coût des bâtiments. Bien entendu, cela n'a rien à faire avec l'emplacement ou l'aménagement. Si l'on demande quelle sera la dépense totale, c'est une autre affaire.

M. CLARKE : Il est heureux pour l'honorable ministre que le député en posant cette question ne se soit pas servi du mot " total."

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Mon honorable ami badine ; mais je parle sérieusement.

M. HENDERSON : Devons-nous comprendre que les $15,000 seront le coût total de l'emplacement, du bâtiment, des garnitures, des appareils de chauffage et d'éclairage, ou qu'ils ne représentent que le coût du bâtiment nu.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : C'est le coût total.

M. HENDERSON : Cette fois, nous l'avons en blanc et en noir. Le ministre voudra-t-il dire si ce bureau de poste devra contenir des appartements pour le directeur de la poste, et s'il aura deux portes, une pour l'entrée, l'autre pour la sortie, de manière à permettre aux gens d'y circuler en nombre ? Se propose-t-il de mettre à execution le plan amélioré dont il a fait tant d'éloges à propos d'Alexandria ?

M. JAMES SUTHERLAND : Je ne sais trop s'il y aura deux portes ; mais le plan fournit tout le logement requis.

M. COCHRANE : J'allais parler lorsque le ministre m'a interrompu. J'ai compris qu'on avait demandé combien il faudrait d'argent pour compléter cet édifice, et je désire faire observer au ministre qu'en ce qui me regarde, j'interprète toujours sa réponse dans ces cas comme couvrant tout ce que le pays aura à débourser de ce chef. Il me semble qu'il exige un peu trop de précision dans nos questions avant de nous fournir les renseignements essentiels qu'il nous faudrait, c'est-à-dire la somme exacte dont nous grevons le pays par notre vote. Je ne veux pas médire de l'architecte en chef de l'honorable ministre, ni d'aucun autre de ses fonctionnaires, mais si un ouvrier avec qui je désirerais faire des arrangements pour la construction d'une maison commettait une erreur aussi grave que celle commise par cet architecte en chef, je serais porté à protester. Je ne conçois pas qu'un architecte en chef puisse inspecter un emplacement, et sachant qu'il dépense des fonds publics, commettre une erreur du tiers dans l'estimation du prix de construction de l'édifice. Si l'architecte en chef commet de telles erreurs, il vaudrait mieux qu'il restât chez lui et envoyer quelque autre fonctionnaire à sa place. Je parle avec conviction, car je me rends compte que nous dépensons ici l'argent du peuple et je suis responsable envers mes commettants de chaque dollar qui se dépense ici. Je n'aimerais pas à me présenter devant mes commettants et répondre de ma conduite si je laissais sans protester énergiquement voter des crédits de cette manière. Je pense que le ministre cherche à tenir parole, mais il ne saurait le faire s'il est induit en erreur, comme il l'a expliqué au comité, par ses fonctionnaires.

M. SPROULE : Il faudrait avoir une notion plus claire des droits et devoirs des deux côtés de la Chambre. Lorsqu'une demande de crédit est soumise au parlement, l'opposition naturellement demande ce que cela va coûter au pays. Et lorsqu'on nous répond que la dépense sera de tant, nous sommes bien justifiables de croire que c'est là toute la dépense que le pays devra encourir. Nous demandons ces détails, afin de nous rendre compte si, considérant l'importance de la localité et ses besoins, nous sommes justifiables de voter un pareil montant. Mais on nous informe constamment, lorsque nous constatons que la dépense a été plus forte qu'on ne l'avait prévu, que la somme mentionnée par le ministre n'avait trait qu'à l'édifice. A l'avenir, les ministres devraient comprendre que ce que nous voulons savoir c'est de quel montant le pays se trouvera grevé en vue de l'exécution de tels travaux publics. Ils ont mauvaise grâce de chercher

à s'excuser en disant que leur estimation de la dépense ne couvrait que le coût de l'édifice, sans le terrain ni les garnitures. Le terrain et les garnitures coûtent de l'argent et cet argent est prélevé sur les recettes publiques, et notre but en posant la question est de savoir dans quelle mesure l'item en question va diminuer les recettes en question.

On fait rapport de quelques résolutions.

AJOURNEMENT—AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

L'honorable W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Je propose que la séance soit levée.

M. SPROULE : L'honorable ministre qui a la direction de la Chambre voudra-t-il dire si, lundi, le gouvernement soumettra de ses mesures une fois que nous aurons délibéré les bills d'intérêt privé ? Dans l'affirmative, quelles seront ces mesures-là ?

L'honorable M. FIELDING : Si nous terminons assez tôt la discussion des matières d'intérêt privé, nous reprendrons le budget au point où nous le laissons ce soir.

La motion est adoptée et la séance est levée à 11 heures du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, le 28 mars 1904.

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

COMPTE RENDU OFFICIEL DES DEBATS.

M. CHAMPAGNE : J'ai l'honneur de présenter le deuxième rapport du comité spécial institué pour surveiller le compte rendu officiel des débats de la Chambre. Ce rapport se lit ainsi :

Votre comité recommande que les clavigraphistes au service des sténographes officiels, qui, en vertu d'une résolution adoptée par la Chambre à la dernière session, ont été payés sur le pied de $3.50 par jour, aient droit à la même rémunération pour leur travail durant cette session et les sessions futures.

LE GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

Très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je dépose sur le bureau de la Chambre la correspondance relative à la convention supplémentaire intervenue avec la Compagnie de chemin de fer le Grand-Tronc-Pacifique.

M. SPROULE : Je propose :

Que les documents relatifs à la convention supplémentaire intervenu avec la Compagnie du chemin de fer transcontinental et qui viennent d'être déposés sur le bureau de la Chambre soient imprimés sans retard et que la règle 94 soit suspendue à cet égard.

Il serait aussi fort désirable que le gouvernement fît imprimer et distribuer l'ancien bill avec le nouveau, ce qui en permettrait la comparaison, et qu'il les distribuât tous deux avant la fin des vacances de Pâques.

Motion adoptée.

REGLEMENT DE COMPTES ENTRE LE DOMINION ET LES PROVINCES D'ONTARIO ET DE QUEBEC.

L'honorable M. FIELDING : Il y a quelques jours, j'ai promis de déposer, en réponse à une question faite par le député de Halton, un état concernant l'apurement des comptes publics entre le Dominion et les provinces d'Ontario et de Québec. Dans les comptes publics tels qu'ils sont soumis il est dit que les opérations du dernier exercice ont abouti à une réduction de la dette publique et que cette réduction est de $6,914,126.01. Elle est incontestable, mais il est dit aussi dans les comptes publics que, d'après les livres de comptes, les relations financières du Dominion avec les provinces ont eu pour résultat une autre réduction de $3,305,450.24. C'est au sujet de cette somme que je devais déposer un autre état. Je voudrais en différer le dépôt quelque temps, pour la raison suivante : Bien que ces comptes aient été préparés par les fonctionnaires de mon ministère et approuvés par l'auditeur général, lorsque je suis venu à en étudier les détails je me suis demandé si on avait bien pris la bonne méthode pour les préparer. Avant de présenter un état je voudrais faire étudier cette question de nouveau par mon sous-ministre, M. Courtney, qui connaît ces comptes depuis bien des années. Je demande donc qu'il me soit permis de ne pas présenter cet état maintenant et que la Chambre considère cette question comme pendante jusqu'au retour de M. Courtney. Je présenterai alors l'état que j'ai promis.

M. HENDERSON : L'honorable ministre est-il bien sûr que la dette soit réduite par suite du règlement?

L'honorable M. FIELDING : Parfaitement sûr. Outre la question du règlement il y a eu une très grande réduction de la dette. Quant à l'effet réel du règlement, c'est là un point sur lequel j'entendrais différer l'expression de mon opinion finale, car malgré les certificats donnés par les comptables de mon ministère et malgré la confirmation d'iceux par l'auditeur général, il m'est resté un certain doute qui m'a déterminé à ne pas présenter d'état détaillé avant d'avoir fait étudier toute la question par mon sous-ministre qui est absolument au fait de ces comptes-là depuis des années.

DEUXIEME LECTURE.

Bill (n° 8) concernant la compagnie dite 'The Nova Scotia Permanent Benefit Building Society and Savings Fund.—(M. R. L. Borden.)

Bill (n° 9) à l'effet de remettre en vigueur et modifier les actes concernant la Compagnie du canal à navires de Sainte-Claire et Erié.—(M. Tisdale.)

Bill (n° 9) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Campbellford, lac Ontario et Occidental.—(M. W. Ross.)

Bill (n° 11) concernant la Compagnie du chemin de fer Méridional de la Colombie Anglaise.—(M. Galliher.)

Bill (n° 12) concernant la Compagnie du Canal de Montréal, Ottawa et de la baie Georgienne.—(M. Mackie.)

Bill (n° 13) concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.—(M. A. T. Thompson.)

Bill (n° 14) concernant la Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au Nord-Ouest. —(M. A. T. Thompson.)

Bill (n° 15) concernant la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest.—(M. Champagne.)

Bill (n° 16) concernant la Compagnie des estacades de la rivière des Français (à responsabilité limitée.—(M. Grant.)

Bill (n° 17) autorisant le Commissaire des brevets à faire droit à l'honorable Charles Algernon Parsons.—(M. Clarge.)

Bill (n° 18) concernant la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest du Canada.—(M. McCreary.)

Bill (n° 19) concernant la Compagnie du chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental.—(M. C. Marcil.)

Bill (n° 20) constituant en corporation la Compagnie dite 'The Cascapedia Manufacturing and Trading Company.'—(M. C. Marcil.)

INTERPELLATIONS.

LE GRAND-TRONC-PACIFIQUE—EXPLORATIONS ENTRE WINNIPEG ET QUEBEC.

M. PUTTEE :

1. Le gouvernement sait-il que des partis d'exploration sont à l'œuvre le long du tracé du chemin de fer transcontinental projeté, entre Winnipeg et Québec ?
2. Ces partis sont-ils employés par le gouvernement ou par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ?
3. S'ils sont à l'emploi de la compagnie, est-il entendu que le gouvernement adoptera ces études et paiera les dépenses faites à cet égard ?
4. Au cas où les dépenses seraient, en définitive, payées par le gouvernement, n'y aurait-il pas moyen de porter remède aux griefs (s'il en existe) exprimés dans la pétition adressée au ministre des Chemins de fer par le conseil canadien de la Fédération des ingénieurs.
5. A-t-il été pris des mesures dans ce sens ?

L'honorable M. EMMERSON :

1. Le département sait qu'il y a des partis d'exploration à l'œuvre au nord de North-Bay et de Port-Arthur et qu'ils travaillent à déterminer le tracé de certains embranchements qu'on a l'intention de relier au Transcontinental, entre Winnipeg et Québec.
2. Ces explorateurs sont employés par le Grand Tronc Pacifique.
3. Non.
4 et 5. Cette question sera mise à l'étude.

DELEGUES AGRICOLES.

M. ROCHE (Marquette) :

1. Quels délégués ont été envoyés par le gouvernement du Canada dans le Royaume-Uni ou dans quelque autre pays d'Europe en 1903 ?
2. Quel montant a été payé à chacun à titre d'appointements et de frais de voyage ?
3. Quelle est la nature des devoirs assignés à chacun, et dans quel district ont-ils accompli leur mission ?

L'honorable M. SIFTON : La réponse à cette question devant comporter nombre de chiffres, je prierais l'honorable député de demander plutôt un rapport.

ROUTE DU SAINT-LAURENT—DISTRIBUTION DE BROCHURES.

M. LENNOX :

1. La brochure intitulée : "From the Great Lakes—Canada's Great Waterway—to the Ocean", qui paraît avoir été imprimée par la Compagnie Mortimer, Ottawa, a-t-elle été publiée et distribuée par ordre ou à la demande du gouvernement, du ministère de la Marine et des Pêcheries ou de tout autre ministère, ou d'aucun membre du gouvernement ? Et, dans l'affirmative, par quel ministère ou ministre ?
2. Quel en a été le coût et où cet item est-il inscrit dans les comptes publics ?
3. Combien d'exemplaires ont été distribués ?
4. Dans quel but cette publication a-t-elle été faite ?

L'honorable RAYMOND PREFONTAINE :

1. La brochure a été publiée par le département des impressions et de la papeterie publiques et distribuée à la demande du ministère de la Marine et des Pêcheries; elle a été tellement goûtée au Canada et en Angleterre qu'il a fallu en faire imprimer et distribuer une autre édition.
2. Coût total : $651.22, dont $165.42 paraissent dans les comptes publics de 1902-03 sous la rubrique des dépenses contingentes.
3. 10,000 exemplaires.
4. Pour informer les marins des améliorations faites et à faire aux voies fluviales du pays en vue de faciliter la navigation.

LOYER PAYE PAR LE GOUVERNEMENT A MONTREAL ET A OTTAWA.

M. MONK :

1. Quel est le montant total des deniers payés par le gouvernement pour location de bureaux ou autres locaux dans la cité de Montréal ?
2. Quel est le montant total payé par le gouvernement pour fins semblables dans la cité d'Ottawa ?

L'honorable M. EMMERSON :

1. Le ministère des Chemins de fer et Canaux, paye, en tout, à titre de loyer, dans la ville de Montréal, $6,550.
2. Il ne paye rien à ce titre dans la ville d'Ottawa.

L'honorable M. SUTHERLAND : Je réponds ainsi aux questions de l'honorable député pour ce qui concerne le ministère des Travaux publics.

1. $5,264.
2. $43,096.

L'honorable M. PREFONTAINE : Le ministère de la Marine et des pêcheries paye, à ce même titre, $2,000 dans la ville de Montréal. Il n'a pas de bureaux de ce genre dans la ville d'Ottawa. Toutefois, il loue, moyennant $300 par année, un magasin dans la rue Sussex, où il conserve des accessoires et appareils pour l'usage des phares.

BUREAU DE POSTE DE MONTREAL—AUGMENTATION DU PERSONNEL.

M. MONK :

1. Le gouvernement se propose-t-il d'agrandir le bureau de poste à Montréal ?
2. Le gouvernement sait-il que le bureau de poste actuel à Montréal est insuffisant pour les besoins de ladite cité ?
3. Le gouvernement se propose-t-il d'augmenter le personnel actuel du bureau de poste à Montréal ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Mon département n'a encore reçu de celui des Postes aucun avis officiel l'informant qu'on est trop à l'étroit au bureau de poste de Montréal. Il a été fait des changements et modifications pour fournir l'espace nécessaire. En l'absence du directeur général des Postes je répondrai ainsi à la question pour le département des Postes :

1 et 2. On est à s'enquérir si le bureau de poste actuel à Montréal répond aux exigences du service, et tant que l'enquête ne sera pas terminée il sera impossible de dire ce qu'il faut faire.

3. On a l'intention de maintenir un personnel qui soit capable, en tout temps, d'expédier la besogne de ce bureau.

BUREAU DE POSTE DE MONTREAL—TRAVAIL ET RETRIBUTION DES EMPLOYES.

M. MONK :

1. Les employés du bureau de poste de Montréal sont-ils tenus de travailler en dehors des heures réglementaires ?

2. Lesdits employés ou quelques-uns d'entre eux sont-ils obligés de travailler le dimanche?
3. Lesdits employés reçoivent-ils un supplément de traitement pour le travail supplémentaire fait au cours de la semaine ou le dimanche ?
4. Le gouvernement a-t-il constaté ou sait-il que les employés des postes aux Etats-Unis sont invariablement payés pour tout travail supplémentaire ?
5. Est-il vrai que lorsqu'un employé des postes est malade et qu'il produit un certificat de médecin pour expliquer son absence, son salaire n'en est pas moins retenu dans ce cas ?
6. Le ministre du Travail s'est-il enquis de ces faits?

L'honorable M. SUTHERLAND : En l'absence du directeur général des Postes je répondrai ainsi aux questions de l'honorable député :

1. Non.
2. On n'est jamais complètement sans ouvrage aux principaux bureaux de poste, comme celui de Montréal, mais le dimanche on ne fait que l'ouvrage absolument nécessaire.
3. Non.
4. Le département ne sait rien de cela.
5. On règle chaque cas selon les circonstances.
6. Le ministre du Travail est parfaitement renseigné à ce sujet.

BUREAU DE DOUANE A OTTAWA.

M. BIRKETT—Par M. Lavell :

Le gouvernement se propose-t-il de faire construire un nouveau bureau de douane à Ottawa cette année ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Lorsque les travaux de réparation à l'hôtel des postes seront achevés, les bureaux de la douane y seront réinstallés.

LE GRAND-TRONC-PACIFIQUE—EXPLORATIONS SUR L'ETENDUE DE LA DIVISION EST.

M. KEMP—Par M. Lancaster :

1. Combien de partis d'exploration (s'il en est), ont été employés sur la division est du chemin de fer transcontinental ?
2. Par qui ont-ils été employés ?
3. Dans quelles sections ces partis d'explorations ont-ils été employés ?

L'honorable M. EMMERSON :

1. Je ne saurais dire combien il y a de partis d'exploration à l'œuvre, si toutefois il y en a, sur l'étendue de la division est du Transcontinental.
2. S'il en est d'employés je ne saurais dire qui les emploie.
3. J'ignore s'il y a de ces explorateurs à l'œuvre travaillant à fixer le tracé du chemin dans cette division.

PECHERIES DE HOMARD—COMMISSION.

M. GANONG :

1. Quelle a été la dépense, totale, jusqu'à ce jour, de la commission d'enquête sur les pêche-

ries de homard et autres sur le littoral de l'Atlantique ?

2. Quel montant a été payé jusqu'à ce jour aux divers commissaires ?

3. La commission a-t-elle terminé ses travaux ? Dans la négative, quand reprendra-t-elle ses travaux ?

L'honorable M. PREFONTAINE :

1. $897.57.

2. R. C. Bowers, dépenses et allocations, location, $60.69 ; N. E. Armstrong, dépenses et allocations, $244.72 ; R. N. Venning, frais de voyage et d'entretien, $235.51 ; J. S. Burbige, P. P., (Iles de la Madeleine) dépenses, $20.50 ; W. A. Found, secrétaire, dépenses et transport de marchandises, $136,15 ; J. J. Tucker, député, et A. J. S. Copp, député, n'ont que l'équivalent de leurs dépenses, dont l'état n'a pas encore été présenté.

3. Non.

4. L'été prochain.

WILSON'S-BEACH—BRISE-LAMES.

M. GANONG :

1. Le brise-lames à Wilson's-Beach, comté de Charlotte, N.-B., a-t-il été terminé ? Dans l'affirmative, quel en a été le coût total ? Dans la négative, quel montant a été dépensé jusqu'à ce jour ?

2. Les travaux sont-ils actuellement en cours? Quand seront-ils terminés ? Quand les travaux ont-ils été commencés ?

L'honorable M. SUTHERLAND :

1. Non.

2 et 3. Il a été dépensé jusqu'à présent $31,987.06.

4. Travaux suspendus durant l'hiver.

5. Seront repris au printemps.

6. En 1900.

LE GRAND-TRONC-PACIFIQUE—EXPLORATEURS ETRANGERS.

M. CLARKE :

1. Quelle réponse (s'il en est), a été faite à la protestation reçue par le gouvernement le 16 mars 1904 du conseil canadien de la Fédération des ingénieurs au sujet de l'emploi d'aubains pour les explorations faites au sujet du chemin de fer National Transcontinental ?

2. Des instructions ont-elles été émises par le département du Travail ? Dans l'affirmative, à quelle date, et de quelle nature étaient-elles en ce qui concerne l'application de l'Acte des aubains touchant le renvoi des aubains que l'on disait être employés aux explorations relatives au chemin de fer National Transcontinental ?

3. Le gouvernement se propose-t-il, dans son nouveau contrat avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, de pourvoir à l'emploi de sujets britanniques comme explorateurs et ingénieurs pour les travaux dudit chemin de fer ?

L'honorable M. EMMERSON :

1. On a accusé réception de la communication et promis de l'étudier.

2. Cela concerne le département du Travail.

3. Ce point est à l'étude.

L'honorable M. SUTHERLAND : En l'absence du ministre du Travail je répondrai ainsi à la question n° 2 :

Le gouvernement n'a pas l'habitude de donner d'ordres généraux concernant les déportations, mais il règle chaque cas selon les circonstances.

JUIFS RUSSES RENVOYES DES ETATS-UNIS.

M. CLARKE :

1. Le gouvernement sait-il ou a-t-il appris que les journaux du mercredi, 23 mars courant, ont annoncé que cinquante juifs russes ont été renvoyés de Fargo, D.N., à Winnipeg, par les autorités américaines ?

2. Depuis combien de temps ces gens étaient-ils au Canada ? Quand et par quels ports sont-ils arrivés dans ce pays ? Ont-ils été expédiés ici par quelque agent canadien d'émigration ? Dans l'affirmative, par quel agent et de quel port ?

L'honorable M. SIFTON : On a signalé au département de l'Intérieur, la nouvelle que cinquante juifs russes avaient été renvoyés de Fargo, Dakota-nord, à Winnipeg, par les autorités américaines. On s'est enquis sans retard auprès du commissaire de l'immigration à Winnipeg et il a répondu par télégramme, le 24 du courant, que les seuls gens renvoyés de Fargo, comme on le disait, c'étaient les membres d'une famille de juifs russes—le père, la mère et quatre enfants—qui avait demeuré quatre ans à Winnipeg et était passée aux Etats-Unis il y a un an. C'est tout ce que l'on sait de cette famille.

IMPORTATION DE COTON BRUT.

M. ROSS (Ontario) :

1. Quelles sont la quantité et la valeur du coton brut importé au Canada au cours de chacune des six dernières années ?

2. De quel pays a-t-il été importé ?

3. Quelles sont la quantité et la valeur du coton manufacturé importé au Canada au cours de chacune des six dernières années ?

4. De quel pays a-t-il été importé ?

5. Quelles sont la quantité et la valeur du coton manufacturé exporté du Canada au cours de chacune des six dernières années ?

6. En quels pays a-t-il été exporté ?

L'honorable M. PATERSON : Comme il serait un peu long de donner de vive voix les renseignements demandés, je prierai l'honorable député de renoncer à son interpellation et de demander par avis de motion un rapport, que je m'efforcerai de lui fournir.

Interpellation mise de côté.

CULTURE DU COTON AU CANADA.

M. ROSS (Ontario) :

1. Le coton est-il cultivé au Canada pour fins commerciales ?

2. Des expériences ont-elles jamais été faites par le gouvernement sur quelqu'une de ses fermes expérimentales ou en aucuns autres endroits du Canada pour constater si le coton

pourrait y être cultivé d'une manière profitable ? Dans l'affirmative, quels en ont été les résultats ?

L'honorable M. FISHER :

1. Non.

2. De 1890 à 1893 il a été fait des expériences en fait de culture du coton à la ferme expérimentale centrale. On s'est procuré de la graine des variétés les plus hâtives, pour la semer dans des parcelles. Elle a germé et les plants ont poussé et fleuri, avant que l'hiver fût venu, mais le froid les a fait périr, avant que le coton se fût formé. On a réitéré ces expériences plusieurs années et on a obtenu les mêmes résultats. On a fait pousser des plants de cotonnier dans le jardin d'hiver de la ferme expérimentale et on a obtenu du coton. Mais le succès n'a pas couronné les efforts qu'on a faits pour faire pousser le cotonnier en plein air. Aucune de ces expériences n'a été faite dans les autres fermes expérimentales attendu que la température moyenne pour cette fin est plus élevée à Ottawa que dans les endroits où sont situées les autres fermes. Le département ignore qu'on ait tenté de cultiver le coton dans aucun autre endroit du Canada.

FUSION DES CHEMINS DE FER DE LA RIVE SUD, DES COMTES-UNIS ET DE LA VALLEE EST DU RICHELIEU.

M. MONK :

1. Quelque décret a-t-il été rendu en conseil des ministres pour approuver ou ratifier le fusionnement des chemins de fer de la Rive Sud, des Comtés Unis, et de la Vallée de Richelieu-est, ou d'aucuns d'eux, sous le nom de Compagnie du chemin de fer du Sud de Québec?

2. Dans l'affirmative, quand ce décret a-t-il été rendu ?

3. Quelqu'un a-t-il fait la demande de ce décret ? Dans l'affirmative, qui ?

4. La Compagnie du chemin de fer du Sud de Québec, ou quelque autre personne, a-t-elle demandé copie de ce décret, et cette copie a-t-elle été donnée ? Dans la négative, pour quelle raison ?

5. Quand ce décret a-t-il été rendu public, en premier lieu, et à la demande de qui ?

Sir WILFRID LAURIER : Le conseil a décrété la fusion de ces chemins de fer le 15 avril 1902, à la demande des compagnies intéressées. Plusieurs personnes ont demandé la production du décret, mais elle leur a été refusée parce que les créanciers s'opposaient à ce qu'il fût rendu public et voulaient protéger la fusion de ces chemins de fer. Je ne sache pas qu'il ait été rendu public.

COMMISSION D'ENQUETE CONCERNANT LE COMMERCE DE BOIS AU NORD-OUEST.

M. DOUGLAS :

1. La commission nommée à la dernière session du parlement pour faire une enquête sur l'état du commerce de bois dans le Manitoba, les Territoires du Nord-Ouest et la Colombie Anglaise, a-t-elle fait un rapport au gouvernement ? Dans l'affirmative, quelles mesures ont été prises à la suite dudit rapport ?

2. Si ladite commission n'existe plus, une autre sera-t-elle nommée, et quand ?

3. Le gouvernement est-il disposé à prendre, au cours de la présente session, les mesures nécessaires pour protéger les intérêts du public dans l'espèce ?

L'honorable M. FIELDING : L'honorable juge Richards a été nommé, le 23 juin 1903, commissaire pour étudier la plainte faite concernant l'existence d'une prétendue coalition des marchands de bois du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest.

Le rapport du commissaire en date du 26 février établit qu'aux séances de la commission, séances dûment annoncées, on n'a rendu ni offert de rendre aucun témoignage à ce sujet. Le commissaire a renvoyé sa commission et demandé d'être déchargé. Il a été fait droit à sa demande. S'il est fait d'autres représentations nous y accorderons toute l'attention qu'elles pourront mériter.

HONORAIRES PAYES A MM. McCARTHY, OSLER, HASKIM ET HARCOURT.

M. BENNETT :

Au sujet de quelle affaire et pour quels services la somme de $3,000, inscrite à la page B—26 du rapport de l'auditeur général pour 1902-3, a-t-elle été payée à la Société McCarthy, Osler, Haskim et Harcourt, de Toronto ?

L'honorable M. FITZPATRICK : En suspens.

M. BENNETT : Qui a demandé que cette question fût laissée en suspens ?

L'honorable M. FITZPATRICK : L'auditeur général. D'après le département de la Justice il n'a été fait aucun paiement à ces messieurs, mais l'auditeur général a fait une inscription dans son livre et je lui ai demandé, ce matin, des explications. Je ne les ai pas encore reçues.

M. BENNETT : Je demande que la question soit rayée, car depuis que je l'ai posée j'ai trouvé moi-même dans le rapport de l'auditeur général que ces honoraires avaient été portés au compte du département de l'Intérieur.

La question est rayée du bulletin.

TRANSPORT DES MALLES ENTRE SACKVILLE ET CAP TOURMENTIN.

M. LEFURGEY par M. Hackett :

1. Comment les malles de l'Ile du Prince-Edouard ont-elles été transportées de Sackville au Cap-Tourmente au cours de l'hiver ?

2. Le contrat a-t-il été donné par voie d'adjudication sur soumission ? Dans l'affirmative, quels sont les noms des soumissionnaires et les montants stipulés dans les soumissions ? Quelles étaient les conditions du contrat ? Etait-ce à tant du voyage ou à tant suivant la durée du voyage, et quels étaient les montants stipulés dans chaque cas ?

3. Le département a-t-il fait quelque marché pour transporter ces malles par le chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard ? Dans la négative, pourquoi ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND :

1. Par des trains réguliers du chemin du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard, et quelque temps en diligence, pendant l'hiver dernier, lorsque la neige arrêta la circulation des trains.

2. Il n'y a pas eu d'adjudication.

3. Aucun autre marché que celui qu'on avait fait autrefois avec le chemin de fer et qui est resté en vigueur depuis 1887.

PERCEPTION DES DROITS DE DOUANE A PALMERSTON, ONTARIO.

M. TOLTON :

1. Quels villes et villages sont sous la juridiction du percepteur des douanes de Guelph, Ontario ?

2. Quels villes et villages sont sous la juridiction du percepteur des douanes de Listowell, Ontario ?

3. Dans laquelle des divisions précédentes se trouve la ville de Palmerston ?

4. A quel bureau un colis venant des Etats-Unis à destination de Palmerston, doit-il acquitter les droits d'importation ?

5. Le gouvernement exige-t-il que tous les colis imposables à destination de Palmerston soient envoyés au même port d'entrée ?

6. Le gouvernement sait-il que des paquets et colis adressés à Palmerston peuvent être dirigés sur l'un des ports suivants, savoir : Guelph, Listowel et Walkerton ?

L'honorable M. PATERSON :

1. L'étendue de la juridiction territoriale des bureaux de douanes principaux et secondaires n'a pas été établie d'une façon précise par des bornes et des limites.

2. La juridiction du percepteur des douanes à Guelph, concernant la perception des droits de douane sur les colis postaux venant des Etats-Unis s'étend aux villages et endroits plus rapprochés du bureau de douane de Guelph que de n'importe quel autre bureau de douane. La même règle s'applique à la juridiction du percepteur des douanes à Listowel concernant la perception des droits de douane sur les colis postaux venant des Etats-Unis.

3. Palmerston semble plus rapproché de Listowel que de Guelph par chemin de fer.

4. D'après les règlements des douanes et du service postal les colis postaux imposables venant des Etats-Unis à destination de Palmerston devraient être expédiés au plus prochain percepteur des douanes. Dans le présent cas, c'est celui de Listowell.

5. Les règlements des douanes et du service postal concernant le colis postaux imposables s'appliquent généralement dans tout le Canada et ont l'effet suivant :

A l'arrivée d'un de ces colis aux bureaux de poste du Canada, le fonctionnaire de la poste devra coller une étiquette rouge contenant, imprimés, les mots suivants : " Avis aux directeurs de bureaux de poste," ou y estamper en rouge ces mêmes mots. Ce colis doit être envoyé pour être entré en douane, au percepteur des douanes du port de douane ou du port secondaire le plus rapproché de l'endroit auquel il est envoyé. Il ne devra pas être délivré tant qu'il n'aura pas été frappé de l'estampe des douanes portant ces mots : " Droit payé," ou " en franchise."

Par ordre du directeur général des Postes.

6. La réponse à cette question se trouve au n° 4.

PECHE AVEC DES RETS A TRAPPE DANS LA COLOMBIE ANGLAISE.

M. EARLE—Par M. Lancaster :

1. Existe-t-il un décret rendu en conseil des ministres autorisant l'émission de permis pour pêcher avec des rets à trappe dans les eaux de la Colombie Anglaise ?

2. Dans la négative, le gouvernement se propose-t-il de rendre un tel décret ?

L'honorable M. PREFONTAINE :

1. Non.

2. A l'étude.

PERCEPTEUR DES DOUANES A VICTORIA, C.A.

M. EARLE—Par M. Lancaster :

1. Le gouvernement a-t-il appris le décès de A. R. Milne, C.M.G., percepteur des douanes au port de Victoria, C.A. ?

2. Son successeur a-t-il été nommé ?

3. Dans l'affirmative, qui est-il ?

4. Si aucune nomination n'a encore été faite, quelle est la cause du délai ?

L'honorable M. PATERSON :

1. Oui.

2. Non, M. J. C. Newbury, premier commis, agit temporairement comme percepteur des douanes.

GRAND-TRONC-PACIFIQUE—CORRESPONDANCE.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : Je demande :

Copie de toutes lettres, télégrammes, cablogrammes et mémoires échangés entre le gouvernement et les autorités de la Compagnie du Grand Tronc ou de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique au sujet du projet du nouveau chemin transcontinental, y compris sa division est.

Avant que cette motion soit adoptée, je désire, M. l'Orateur, y ajouter les mots " depuis la dernière session du parlement ".

Sir WILFRID LAURIER : Je puis dire à mon honorable ami (M. Monk), avant qu'il propose cet amendement, que j'ai déposé sur le bureau de la Chambre, toute la correspondance qui se rapporte à cette question. Il n'existe, en vérité, rien autre chose.

M. MONK : Je n'ai pas vu le rapport. Comprend-il absolument tout ce que je demande ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

M. MONK : Dans le cas contraire j'insisterai à présenter ma motion, car j'ai demandé tous les documents de quelque nature que ce soit qui se rapporte à cette affaire.

Sir WILFRID LAURIER : J'ai déposé sur le bureau de la Chambre tous les documents en question.

M. MONK : Mon très honorable ami peut comprendre qu'il a soumis toutes les pièces qui, à son point de vue, sont nécessaires et essentielles, mais ma motion va plus loin. Le rapport du premier ministre embrasse-t-il tout ce qui concerne ce sujet ?

Sir WILFRID LAURIER : J'ai déposé, sans erreur possible, tout ce que nous avons concernant cette question.

La motion est retirée.

GRAND-TRONC-PACIFIQUE—DIVISION EST.

M. F. D. MONK : Je demande :

Copie de tous rapports et preuve documentaire obtenus par le gouvernement depuis la dernière session au sujet de la division est du nouveau chemin de fer transcontinental, et de toute correspondance concernant ladite nouvelle voie dans ladite division est.

Sir WILFRID LAURIER : J'ai la même réponse à faire à mon honorable ami. Il n'y a rien dans les dossiers du ministère sur ce sujet. Nous n'avons aucun rapport dans le sens indiqué par l'honorable député.

M. MONK : Dois-je comprendre que le ministère n'a reçu aucun rapport, n'a obtenu aucune preuve documentaire quelconque, depuis la dernière session, concernant la division est ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

M. MONK : Dans ce cas, je retire ma motion.

La motion est retirée.

GRAND-TRONC-PACIFIQUE—ETUDES ET EXPLORATIONS.

M. F. D. MONK : Je demande :

Relevé de toutes les sommes dépensées depuis le 1er octobre 1903 pour études ou explorations concernant la division est du nouveau chemin de fer transcontinental ; aussi, état donnant le nom et la profession des personnes auxquelles ces sommes ont été payées.

Sir WILFRID LAURIER : Je dois dire à mon honorable ami que nous n'avons pas dépensé un seul sou pour les travaux dont il parle.

M. MONK : Le gouvernement n'a rien dépensé sous ce rapport pour les différents embranchements ?

Sir WILFRID LAURIER : Rien, ni pour la ligne principale, ni pour les embranchements.

La motion est retirée.

COMMISSION DES CHEMINS A BARRIERES DE MONTREAL—OBLIGATIONS.

M. F. D. MONK : Je demande :

Etat indiquant le montant dû actuellement par la commission des chemins à barrières de Montréal au gouvernement du Canada, et les sommes reçues par ce dernier à titre d'intérêts sur les obligations de ladite commission depuis 1895.

Je voudrais, M. l'Orateur, en présentant cette motion, demander à l'honorable ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) si le gouvernement a reçu quelque argent à titre d'intérêt sur les obligations de cette commission.

L'honorable M. FIELDING : Nous n'avons rien reçu.

M. MONK : On me dit que cette commission n'a payé aucun intérêt depuis 1895.

L'honorable M. FIELDING : Depuis 1896, si je me rappelle bien. A tout événement, elle n'a rien payé au cours des années dernières.

La motion est adoptée.

MOTION ADOPTEE SANS DISCUSSION.

(a) Copie de toutes lettres, télégrammes, communications écrites et correspondance entre le gouvernement ou quelqu'un de ses départements, ou quelque ministre, sous-ministre, fonctionnaire ou autre personne agissant au nom du gouvernement, et la Compagnie dite " The Vancouver Engineer Works (Limited) ", ou quelque employé ou autre personne agissant au nom de ladite compagnie, au sujet de l'agrandissement de bassins de radoub sur la côte du Pacifique.

(b) Copie de toutes lettres, télégrammes, communications écrites et correspondance entre le gouvernement ou quelqu'un de ses départements, surtout ceux des Travaux publics et de la Marine et des Pêcheries, et N. Thompson et Cie ou quelque membre de cette maison, D. G. McDonnell, F. Burnett, R. Kelly, R. G. MacPherson et C. G. Johnson, ou l'un d'eux, au sujet de l'agrandissement de bassins de radoub sur la côte du Pacifique.

(c) Copie de toutes lettres, télégrammes, communications écrites et correspondance entre le gouvernement, ou quelqu'un de ses ministères, ou quelque agent agissant ou prétendant agir au nom du gouvernement, et toutes personnes quelconques au sujet de l'agrandissement de bassins de radoub sur la côte du Pacifique, ou de la création d'un bassin ou de bassins de radoub sur cette côte.

(d) Copie de tous décrets du conseil et autres documents quelconques au sujet des matières susmentionnées ou de quelqu'une de ces matières.—M. R. L. Borden, par l'honorable M. Haggart.

Etat donnant :

1. Le nombre de concessions forestières accordées par le gouvernement depuis le 15 mars 1902 dans la province du Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, et leur situation ;

2. Les noms des concessionnaires dans chaque cas, et le prix payé pour chaque concession ;

3. Copie des soumissions pour chaque concession et les noms des journaux qui ont publié les annonces demandant des soumissions.—M. W. J. Roche.

Copie de tous rapports, opinions, lettres et correspondance ou écrits, envoyés, donnés ou transmis au gouvernement, ou à quelque ministère, ou à quelque ministre par P. V. Savard, écr, depuis le 14 mai 1903, date de sa nomination (voir Débats, édition non revisée, 1904, p. 222), jusqu'au 10 mars 1904, au sujet de l'enquête faite par ledit Savard, écr, sur le fait de savoir comment les autorités provinciales de Québec ont acquis la seigneurie de Mingan et quel droit la province avait à cette propriété antérieurement à son transport à la Compagnie du Labrador (voir Débats, 1904, édition non revisée, p. 230).—M. Casgrain.

Copie de tous décrets du conseil et de tous autres documents et correspondance concernant la nomination d'une commission d'enquête sur la condition des pêcheries de homard et autres sur le littoral de l'Atlantique. Aussi, copie des instructions données à cet effet, et des rapports qui ont pu être faits à ce sujet.—M. Ganong.

Copie du jugement et de la décision du bureau de la commission des chemins de fer au sujet de la demande formulée par les villes de Port-Arthur et de Fort-William pour communiquer par téléphone avec les stations et propriétés du chemin de fer Canadien du Pacifique.—M. Maclean, par M. Sproule.

Copie de toute correspondance (s'il en est) échangée entre le ministère de l'Agriculture et les compagnies de chemins de fer du Canada, jusqu'à ce jour, au sujet de la ventilation des wagons de chemins de fer.—M. E. Smith.

Copie de toute correspondance avec le gouvernement du Canada touchant le fusionnement des chemins de fer de la Rive Sud, des Comtés-Unis, et de la Vallée de Richelieu-est, ou d'aucuns d'eux, de tous décrets du conseil concernant ce fusionnement, et de toute correspondance relative à la nomination d'un séquestre de la Compagnie du chemin de fer de la Rive Sud.—M. Monk.

Copie de toute correspondance, pétitions et papiers entre aucuns des colons du township 27, rangs 31 et 32, et du township 28, rangs 31 et 32, et aucun ministère du gouvernement, au sujet de l'addition de ces townships à la réserve des Doukhobortses.

Etat donnant le montant des remises de droits payés sur les instruments agricoles depuis le 30 juin 1901 jusqu'au 30 juin 1903, à chaque maison de commerce qui a exporté ces instruments pendant les années ci-dessus.—M. W. J. Roche.

Copie de tous rapports d'ingénieurs, plans, profils et autres détails concernant les études faites pour la section méridionale du canal de la Vallée de la Trent, entre le lac Rice et le lac Ontario par les deux tracés via Trenton et Port-Hope. Aussi, un relevé du coût comparatif de chaque route.—M. Wood, par M. Blain.

COMMISSION DES BARRIERES DE PEAGE.

PROPOSITION D'ABOLITION.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : Je propose :

Que le gouvernement du Canada ayant des intérêts majeurs dans la commission des chemins à barrières de Montréal, devrait entrer sans délai en négociation avec les autorités provinciales de Québec qui ont juridiction sur ladite commission, afin d'obtenir l'abolition du système actuel de barrières à péage qui existe dans l'Ile de Montréal.

En présentant cette motion, je désire, M. l'Orateur, appeler l'attention du gouvernement et de la Chambre sur une réforme qu'il est fort apportun d'opérer et qui, bien qu'elle puisse paraître locale en elle-même, n'en intéresse pas moins une grande partie de la population du district de Montréal. Le système des barrières de péages dans les environs de Montréal donne lieu à tant d'abus qu'il appartient à ce gouvernement ainsi qu'au gouvernement de la province de Québec de chercher un remède au mal qui existe. Ce système est absolument suranné et n'existe nulle part ailleurs au Canada. Aux Etats-Unis, il est complètement inconnu, je crois. Les cultivateurs, les maraîchers et le public en général qui ont affaires à Montréal ne peuvent entrer dans cette ville s'ils ne paient les barrières. Il est vrai que ces péages ne sont pas excessifs ; il est également juste aussi de dire qu'avec le système administratif actuel, la commission a besoin de ces revenus pour faire les réparations nécessaires aux chemins en question. Quoi qu'il en soit, ce système est par trop vieux genre et la barrière de péage n'est plus qu'une institution qui a fait son temps. Si mes renseignements sont exacts, je puis croire que ce système a été aboli partout aux Etats-Unis, et je crois pouvoir dire, sans crainte de me tromper, qu'il n'existe pas aux environs de Toronto. Le touriste qui fait une promenade autour de la montagne de Montréal ou dans les environs, s'étonne de constater que nous n'avons pas encore aboli ces barrières de péage. Ce système, tel qu'il existe à Montréal, est établi depuis longtemps. Je crois, en effet, que la législation qui régit la commission remonte à une date antérieure à l'établissement du gouvernement responsable dans la province de Québec. La question de réformer ce système a été très souvent débattue dans les assemblées publiques, dans les journaux; à l'heure qu'il est, elle s'agite encore parmi la population de l'île de Montréal et même du dehors. Je me suis occupé de cette question depuis que je fais partie du parlement, car elle intéresse grandement le comté que j'ai l'honneur de représenter ici.

Dans le dernier parlement j'ai fait une motion demandant certains documents et statistiques concernant l'administration du système actuel et ses résultats financiers;

et pendant le présent parlement, le 3 avril 1904, j'ai proposé une motion demandant un rapport qui est la base de mes remarques actuelles ; les deux autres rapports que j'ai demandés depuis ne sont pas encore produits. L'honorable député de Laval (M. Léonard) a demandé le 27 février 1902 un rapport général concernant l'administration de la commission des chemins à barrières, mais ce rapport n'a pas encore été soumis à la Chambre. Le 30 mars j'ai aussi demandé production de certains document qui ne sont pas encore devant nous. Un des inconvénients du système actuel est la dépense considérable qu'entraînent les barrières. Il y en a, je crois, dix ou douze, et il faut deux gardiens à chaque barrière un pour le jour, l'autre pour la nuit. Autant que j'ai pu voir par le seul rapport qui a été soumis à la Chambre, l'entretien des barrières coûte à peu près $10,000 par année, soit environ le quart de tout le revenu qu'elles donnent. Ces barrières ainsi que je l'ai déjà dit nuisent beaucoup à la circulation. Elles obligent les fermiers, les jardiniers et les laitiers, dont un très grand nombre vont à Montréal tous les jours à des dépenses appréciables ou à diminuer le nombre de leurs voyages. Il y a encore d'autres défauts à la loi telle qu'elle existe aujourd'hui. Par exemple la commission n'est pas obligée de demander des soumissions pour les travaux qu'elle fait faire sur les routes autour de Montréal, et ses assemblées ne sont pas ouvertes au public. On a répondu à cela en disant que la commission était toujours disposée à admettre ceux qui ont des observations à faire ou quelque chose à proposer. C'est vrai, sans doute, mais le principe des assemblées publiques n'est pas consacré par la loi, et conséquemment personne ne peut, excepté par tolérance, ni les membres de la presse ou les personnes intéressées à entendre les discussions au sujet des chemins, assister de droit aux assemblées. Le gouvernement fédéral et le gouvernement de la province de Québec pourraient sans doute, quand ils le voudraient, et des particuliers le pourraient aussi, je crois, obtenir de la commission—car ceux qui la composent sont d'excellents citoyens—des renseignements sur une dépense ou sur une autre, et la preuve c'est que je fais cette discussion sur un rapport que le ministre des Finances a obtenu à la suite d'une motion faite en 1901. Mais je suis d'avis, et c'est aussi le sentiment dans la ville de Montréal et parmi ceux qui sont intéressés dans les chemins en dehors de la ville, que la commission devrait être tenue par la loi de publier tous les ans un état détaillé de ses travaux pour tenir les routes en bon ordre. Le résultat de l'état de choses actuel est que très peu de personnes s'occupent des chemins qui depuis quatre ou cinq ans ont été beaucoup négligés. Les sommes dépensées pour l'entretien des routes ne sont pas du tout en rapport avec celles perçues aux barrières, ce qui explique probablement dans une certaine mesure l'état peu satisfaisant des chemins, et je suis absolument certain que si l'on adoptait les remèdes que je vais proposer, le public s'occuperait plus des chemins avoisinant Montréal, la commission les améliorerait et il y aurait plus de satisfaction.

Je veux montrer maintenant comment le gouvernement fédéral peut, si ma motion est adoptée, aider à la solution de cette importante question. La commission des chemins à barrières de Montréal relève de la législature de la province. Elle est de sa nature une institution municipale, et toute la législation qui la concerne a été, depuis la confédération, votée par la législature de Québec. Je parle des amendements, car sa charte date d'avant la confédération. Le gouvernement fédéral a eu cependant, pendant un certain temps, une portion considerable des obligations de cette commission. Je crois qu'il a été un temps où il en a eu pour plus de $500,000, mais ce chiffre, si je suis bien renseigné, a été réduit à $200,000, à la suite d'un arrangement fait avec le gouvernement fédéral dans le but d'aider la commission à payer l'intérêt sur sa dette. De sorte qu'aujourd'hui le seul créancier considérable de cette institution est le gouvernement fédéral qui détient pour $200,000 d'obligations. Voici donc quelle est la situation, et c'est là une des lacunes de la loi actuelle : le gouvernement de Québec est représenté par deux membres dans le bureau de la commission et le gouvernement fédéral par trois, vu qu'il est le seul porteur des obligations. On peut donc dire que la direction et l'administration de la commission appartiennent au gouvernement fédéral par ses représentants, et il ne peut y avoir de doute que toute réforme sérieuse dans la constitution de ce corps ne peut être faite qu'avec l'influence que la loi actuelle donne au gouvernement fédéral sur les actes de la commission. On remarquera qu'il n'y a pas dans le bureau de direction de la commission de représentant, direct du moins, des municipalités. Il y a deux conseils de comté, mais ils n'ont pas le droit d'être représentés dans le bureau de direction de la commission. Il y a plusieurs municipalités, mais elles ne sont pas représentées, excepté peut-être indirectement par les représentants du gouvernement fédéral ou du gouvernement provincial. La situation actuelle de la commission et la nécessité d'une réforme qui n'aurait pas seulement pour effet d'abolir les barrières, mais qui permettrait d'améliorer les chemins, amènerait le public à s'occuper de la question et à faire mieux écouter ses représentations, m'obligent aujourd'hui à faire connaître l'état financier de la commission et à dire pourquoi il est nécessaire que le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial prennent des mesures pour réorganiser la commission,

non pas la détruire, et en faire une institution moderne pouvant remplir l'objet pour lequel ces institutions ont été créées. J'ai devant moi le rapport qui a été soumis à la Chambre le 3 avril 1901. Il n'est pas très complet, mais il contient des renseignements importants et qui nous donnent un aperçu de la situation financière de la commission entre 1892 et 1900. Ce rapport démontre que le revenu de la commission au lieu d'augmenter, diminue, tandis que les dépenses augmentent graduellement, ce qui laisse moins d'argent pour maintenir les chemins en bon état. En 1892 les barrières ont donné un revenu de $52,042.80. Les dépenses de bureau et autres se sont élevées à $6,659.54. J'ai mis $10,000 par année pour les dépenses des barrières. Il y a à chaque barrière un gardien qui est payé $10 à $12 par semaine et il faut outre cela un gardien de nuit.

La maison où loge le gardien de la barrière est ou louée ou a été construite par la commission qui fait les réparations et fournit le chauffage et la lumière. Le rapport ne donne pas d'indication précise sur ce que cela coûte, mais je ne crois pas que ce puisse être moins de $10,000 par année. La commission a payé en 1892, $2,216 en intérêts, de sorte qu'avant de pouvoir dépenser sur les $52,000 de recettes quelque chose pour l'amélioration des chemins, il faut prendre $18,875.96 pour les frais d'administration et les intérêts, ce qui laisse environ $33,000. En 1893 le revenu s'est élevé à $58,288.39, et les dépenses d'administration, y compris les appointements de l'inspecteur et des sous-inspecteurs, se sont élevées à $7,792.18. On a payé cette année-là $2,800 à compte sur les obligations, et $1,472.73 en intérêts, et si l'on ajoute à cela les $10,000 pour l'entretien des barrières et des maisons des gardiens, nous avons un total de dépenses pour 1893, sous les chefs que j'ai mentionnés, de $22,064.91, ce qui laissait à dépenser sur les chemins une somme de $36,223.39 sur un revenu total de $58,000. En 1894 les recettes des barrières ont commencé à diminuer. Cette année-là le revenu total a été de $54,223.16. Les dépenses générales du bureau ont été de $7,726.29, et l'on a payé $3,300 à compte sur les obligations et $1,334 en intérêts. Si l'on ajoute à cela les $10,000 pour l'entretien des barrières, nous arrivons à un total de $22,260.89 à prendre sur les $54,000 de recettes, ce qui ne laisse que $31,962.27 à dépenser sur les chemins. En 1895 le revenu des barrières a été encore plus bas ; il ne s'est élevé qu'à $52,197.15. Les dépenses d'administration ont été de $6,390.68 ; on a payé $19,000 à compte sur les obligations, $551.67 pour l'intérêt, et en ajoutant à cela $10,000 pour l'entretien des barrières on arrive à un total de $36,842.35, lequel déduit du revenu de $52,000, ne laisse que $15,334.80 pour l'amélioration des chemins. En 1896 le revenu des barrières diminue encore ; il ne donne que $39,997.02. Les dépenses générales de bureau s'élèvent à $7,175.62, et l'on paie $10,500 en intérêts. En ajoutant à cela les $10,000 pour l'entretien des barrires, nous arrivons à une dépense de $27,675.62, ce qui ne laisse que $12,321.40 à dépenser sur les chemins. En 1897 la recette continue à diminuer. Elle ne donne cette année-là que $44,441.11. Les dépenses générales, ainsi qu'on les désigne dans le rapport qui a été soumis et dans lequel on parle d'un autre rapport qui a aussi été fourni, s'élèvent à $13,382.40. On a payé cette année-là $7,368.35 d'intérêt. Si à cela nous ajoutons le chiffre des dépenses d'entretien des barrières, qui ainsi que je l'ai calculé, est de $10,000, nous arrivons à un total de $30,757.55 que l'on a été obligé de prendre sur les recettes avant de pouvoir dépenser un sou pour réparer les chemins.

Cela ne laissait pour cet objet que $13,690.56. Dans cette même année 1897 je vois par le rapport que la commission a été obligée de faire un emprunt de $12,000, devenu nécessaire sans doute pour grossir la somme restant pour maintenir les chemins en bon état. Je veux appeler l'attention de l'honorable ministre des Finances sur un item de $6,825 qui est porté aux recettes comme actif, tandis qu'en réalité cette somme était due au gouvernement fédéral pour intérêt accumulé sur les obligations. En 1898 les recettes des barrières ont donné $50,491.47, mais les dépenses générales ont augmenté considérablement; elles ont été de $9,591.28. On paraît avoir payé cette année-là $7,386.52 en intérêts, bien que l'on n'ait pas payé d'intérêt sur les obligations en possession du gouvernement fédéral. Sans doute que ces intérêts ont dû être payés sur des emprunts courants, qui dans l'année 1898 doivent s'être élevés à une somme considérable. Or, si l'on ajoute aux dépenses générales le service des intérêts et le coût d'entretien des barrières, nous arrivons à un total de $26,977.90, ce qui ne laisse que $24,513.57 à dépenser sur les chemins. De nouveau en 1898, on trouve portés aux recettes non pas six mille dollars comme l'année précédente pour intérêts dus au gouvernement fédéral, mais $13,650. Cette somme est entrée comme recette. Le gouvernement fédéral a peut-être, cette année-là comme l'année précédente, abandonné à la commission l'intérêt qu'il aurait dû lui payer, je ne le sais pas. Mais en 1897, 1898 et 1899, l'intérêt annuel accumulé en faveur du gouvernement fédéral, est porté dans les comptes de la commission non pas comme passif, mais comme actif. La commission semble avoir cette année-là, remboursé une partie de l'emprunt de $12,000 qu'elle avait fait antérieurement pour faire face aux dépenses courantes, sans doute. Je viens de montrer que le revenu de 1898 était d'environ cinquante mille dollars. En 1899 il est tombé à $42,755.37, les dépenses de bureau se sont élevées à $8,124.72, et on a payé $7,017.48 pour intérêt. En ajoutant les

$10,000 de dépenses annuelles d'entretien des barrières nous arrivons à un total de déboursés de $25,142.10 ce qui ne laisse pour réparer les chemins que $17,613.27. En 1900 le revenu a augmenté d'environ mille dollars; il a été de $43,359.19. Les dépenses générales qui sont ce que j'appelle les dépenses de bureau, continuent à être anormalement élevées, comparées au revenu total; elles ont été de $8,531.12, cette année-là, et la commission a payé $7,359.79 en intérêts, ce qui, avec les $10,000 pour les barrières, forme un total de $25,890.91 pour dépenses d'administration à prendre sur $43,359 et ne laisse que $17,468.28 pour l'entretien des routes. On croit qu'il reste aussi bien peu d'argent pour faire l'ouvrage pour lequel les péages des barrières sont perçus, et il est manifeste qu'il faut une réforme. Le rapport nous dit qu'en 1900, il y avait $27,300 d'intérêts accumulés sur les obligations détenues par le gouvernement fédéral. Dans la colonne des recettes, on trouve comme actif une avance de $6,080.73 obtenue de la Banque des Marchands d'Halifax, mais je suppose d'après les autres chiffres de ce rapport que cette somme a été mise là pour balancer les comptes.

J'ai analysé ces rapports afin de montrer au ministre des Finances toute la situation, et nulle doute que ceux qui ont suivi ce que j'ai dit ont dû voir que les recettes tendent à diminuer au lieu d'augmenter. Il y a plusieurs causes à cela. Les chemins de fer entre Montréal et les environs sont plus nombreux et les trains sont plus fréquents ; on a construit aussi des chemins électriques qui vont en dehors de Montréal, et c'est là une des principales causes de la diminution des recettes. Les avenues du parc Mont Royal ont en outre été complétées et ce parc est devenu un endroit de promenade très fréquenté. Cette promenade remplace aujourd'hui celle que l'on avait habitude de faire autour des deux montagnes. Ces trois causes ont diminué le revenu et je crois que l'honorable ministre des Finances a dû être frappé de la disproportion qui existe entre le montant perçu aux barrières et celui qu'on dépense pour l'entretien des routes. La perception, l'administration et le paiement des intérêts une fois pris, il ne reste sur les $42,000 ou $45,000 de recettes qu'une bien petite somme à affecter à l'entretien des chemins. Cela ne devrait pas être.

La Chambre a dû remarquer aussi que les dépenses d'administration ou de bureau sont considérables. Le rapport qui a été soumis ne contient pas la statistique de l'année 1892 qui sont dans la brochure annexée au rapport et qui nous donne la liste du personnel de la commission. Il y a un secrétaire-trésorier, un inspecteur, un agent du contentieux et un vérificateur des comptes. Il faut sans doute ajouter à cela—parce que nous n'avons pas un état détaillé des dépenses—le loyer des bureaux de la commission, mais cela n'empêche pas que les dépenses générales sont beaucoup plus

élevées qu'elles ne devraient être. Je ne prétends pas cependant qu'on pourra les diminuer tant que durera le système actuel. Je ne me plains pas des commissaires eux-mêmes ; mais il me semble que si ces dépenses sont nécessaires, les parties intéressées, le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial, devraient chercher des moyens de les diminuer afin de laisser plus d'argent à dépenser sur les chemins. Depuis 1892 on n'a pas fait beaucoup de travaux sur les chemins aux alentours de Montréal. Quelques-uns sont en très mauvais état, et on n'en a pas ouvert de nouveaux, bien que nous en ayons bien besoin.

Il nous faudrait par exemple un chemin partant de Notre-Dame-de-Grâce, allant dans la direction de Saint-Laurent. Aujourd'hui, les cultivateurs venant du nord par la paroisse de Saint-Laurent sont obligés de gravir une forte élévation jusqu'au sommet de la montagne afin d'arriver au cœur de la ville. L'ouverture d'une route en arrière de la paroisse Notre-Dame-de-Grâce ne coûterait pas beaucoup d'argent. Il y en a un besoin pressant, mais on ne fait rien. On a aussi demandé d'ouvrir d'autres chemins qui sont nécessaires. Je ne crois pas qu'on ait jamais dépensé au compte du capital pour travaux de ce genre assez d'argent pour justifier les dettes de la commission et les arrérages qu'elle doit au gouvernement fédéral, parce que, si comme l'a dit l'honorable ministre des Finances il y a quelques instants au sujet de la motion précédente, la commission n'a pas payé d'intérêts sur les obligations depuis 1895, alors la commission doit au gouvernement fédéral près de $60,000 en intérêts seulement.

On ne fait donc aucune amélioration sur les chemins et n'en ouvre pas de nouveaux, le fardeau de cet état de choses pèse lourdement sur les cultivateurs qui sont obligés d'aller à la ville vendre leurs produits. Les jardiniers sont obligés de faire des voyages très fréquents à la ville, et les laitiers y vont tous les jours ; le rapport indique qu'il y a des cultivateurs qui paient de très forts abonnements. S'ils étaient obligés de payer à chaque voyage ils ajouteraient sans doute un montant considérable au revenu, mais on leur permet de prendre un abonnement, et je vois par le rapport qu'il y a des cultivateurs qui paient de $30 à $90 par année, ce qui est encore un fardeau considérable, surtout pour ceux qui sont obligés d'aller à la ville souvent.

Cette question intéresse aussi beaucoup les commerçants de la ville de Montréal, ceux qui ont affaire à aller souvent aux établissements industriels situés en dehors de la ville, à Lachine, à Saint-Laurent et ailleurs, et aussi les promeneurs. Montréal est encore très intéressé à ce que les grandes routes qui conduisent à la ville soient bien entretenues afin de rendre plus facile la circulation des cultivateurs et maraîchers qui lui apportent tous les jours leurs légumes et autres produits périssa-

bles, et celle de la population nombreuse de l'île de Montréal et des comtés voisins qui vient faire ses affaires à la ville. Les intérêts sont réciproques; les marchands de Montréal sont aussi intéressés que les cultivateurs à ce que ces chemins soient en bon état. J'ai déjà, dans d'autres circonstances, appelé l'attention du ministère des Finances sur la perspective que le gouvernement fédéral peut avoir sous le présent système de recouvrer les $200,000 qu'il a prêtés, lesquels avec les intérêts accumulés doivent s'élever aujourd'hui à $250,000, je suppose.

Mon honorable ami le ministre des Finances admettra, je crois, que la perspective n'est pas très belle. Il n'est pas possible de concevoir que les revenus permettront jamais à la commission de payer au gouvernement le capital ou les intérêts. Il suffit d'examiner les rapports qui nous ont été soumis pour voir qu'il est impossible à la commission de rembourser ce qu'elle doit au gouvernement fédéral, si elle veut tenir les chemins en bon ordre et payer ses dépenses d'administration, et la chose serait encore plus évidente si nous avions les derniers rapports depuis 1900. Je ne vois donc pas, tant que durera le système actuel, que la commission puisse jamais payer le gouvernement, et lorsque la question sera examinée par le ministre des Finances, ce qui ne devra pas tarder, mon honorable ami tiendra compte sans doute du fait que la ville et l'île de Montréal ont versé des sommes considérables dans le trésor fédéral depuis la Confédération, et j'espère qu'il reconnaîtra qu'il est du devoir du gouvernement, vu l'impossibilité de recouvrer cette dette que les circonstances ont rendue mauvaise, de profiter de l'occasion qui s'offre de faire une réforme très désirée, facile à accomplir, puisque nous n'avons qu'à copier ce qui a été fait ailleurs et qui sera d'un avantage incalculable aux localités intéressées. Au sujet des remarques que je viens de faire, je me suis renseigné dans le rapport qui a été soumis à la Chambre et à d'autres sources d'informations qui ont été de temps en temps rendues publiques. Je crois que le gouvernement devrait faire une enquête sérieuse sur les faits que j'ai signalés. Cette enquête pourrait être faite par un commissaire que le gouvernement a le droit de nommer, ou par une commission composée de trois personnes, ce qui sera peut-être nécessaire, vu l'étendue de l'enquête qu'il faudra faire et probablement aussi parce qu'il sera bon de donner un représentant aux différentes parties intéressées. La ville de Montréal pourrait y avoir un représentant, parce que, ainsi que je le dirai dans un instant, je crois que la ville de Montréal devrait payer une bonne part de l'entretien des chemins. Probablement aussi les districts ruraux réclameront aussi avec raison le droit d'être représentés dans cette commission, et peut-être que le gouvernement jugera à propos d'adjoindre à ces deux personnes une troisième ayant des connaissances techniques du sujet, parce que, ainsi que mon honorable ami le sait, on s'occupe beaucoup depuis trois ou quatre ans de l'amélioration des chemins, non seulement dans la province de Québec, mais aussi dans la province d'Ontario, dans celle de la Nouvelle-Ecosse, et de fait je crois dans toutes les provinces. Dans tout le pays on forme des associations pour l'amélioration des chemins, et je sais qu'il y en a dans les provinces d'Ontario et de Québec qui ont donné à cette question des bons chemins plus d'études et d'attention que j'en ai donné moi-même.

Parmi ceux qui font partie de la commission se trouvent des hommes comme M. Galibert, le président, fort versé en pareilles matières, M. Thomas Trenholme, de Montréal, a sérieusement étudié la question et il sera en mesure de proposer quelque solution au gouvernement. M. Richard White, pendant plusieurs années président de la commission, est fort versé dans la question et il serait facile de proposer au gouvernement les noms d'autres citoyens qui pourraient à peu de frais et à fort courte échéance soumettre au cabinet un projet de réforme pour l'administration des chemins sur l'île de Montréal, tendant à l'abolition immédiate des barrières de péage ainsi qu'à la sauvegarde des intérêts concernés, tout en donnant à l'administration une représentation de façon à répondre aux vœux de la population de Montréal et des comtés limitrophes. Il serait facile sans doute d'atteindre ce but par la création d'une commission d'un seul ou de trois individus, nommés après entente entre le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial, ce qui pourrait se faire à brève échéance et à peu de frais. J'ajouterai pour l'édification du ministre des Finances, que ces années dernières, la question de l'abolition des barrières de péage a été sérieusement agitée. Les commissaires de chemins à barrières ont discuté la question et j'apprends qu'à une certaine époque, la municipalité de Montréal était disposée à payer un quart des frais d'entretien des grandes routes sur l'île de Montréal. A mon avis, ces négociations pourraient facilement se renouer entre la commission et la ville de Montréal; ou à tout évènement, la commission que j'ai suggérée au ministre pourrait remettre à l'étude la question touchant la participation de la ville dans une mesure encore plus large aux frais d'entretien de ces chemins; car Montréal est intéressé à payer plus d'un quart de la somme voulue. La ville de Montréal, cela va sans dire, est plus en mesure de participer à cette dépense que toutes les autres municipalités et elle est, en outre, plus intéressée à le faire. Montréal est intéressé au parfait entretien des chemins dans le voisinage de la ville, ces importantes artères commerciales, de façon à ce que la circulation y soit agréable et à ce que les gens venant

de la campagne ainsi que les visiteurs et les citoyens de Montréal même se rendant à la campagne puissent utiliser ces routes publiques sans péage. Force est bien au cultivateur, au laitier, au maraîcher de s'indemniser et de demander à leurs clients les péages qu'ils sont obligés de faire; et les cochers qui, en si grand nombre, font des courses en dehors de Montréal n'ont pas pour habitude de faire ces péages pour obliger les voyageurs qu'ils transportent, mais ils s'indemnisent de ces frais à même la bourse de leurs employeurs, quand ils visitent les faubourgs de Montréal. Les frais généraux de gestion comme le ministre l'a observé, s'élèvent à $8,000 et même quelquefois au delà de cette somme. Ces frais n'atteindraient pas un chiffre aussi élevé, si l'on réussissait à adopter pour l'entretien des chemins un meilleur système de contributions, répondant aux vœux de la ville de Montréal, des conseils de comtés et des villes dans le voisinage de Montréal. Sans aucun doute, moyennant $500 ou $600 par année, il serait facile d'obtenir les services d'un comptable compétent et l'usage de son bureau pour les séances du conseil. Des citoyens qui tiennent d'importants bureaux d'affaires, comme M. Durnford, MM. Kent et Turcotte, M. Riddell et M. A. Desmarteau se chargeraient de la comptabilité de cette administration et fourniraient au conseil un bureau pour les séances de ce corps. Moyennant $1,200 ou $1,500 par année, il serait facile d'obtenir les services d'un inspecteur des chemins qui consacrerait tout son temps à cette besogne. Ainsi, la somme de $2,500 par année couvrirait les frais de comptabilité, ceux d'un bureau pour la réunion du conseil d'administration et ceux d'un inspecteur qui ferait l'examen quotidien des chemins. Mais, dira-t-on, où puiserait-on les deniers demandés aujourd'hui pour les séances de ce corps. de répéter que ce système fera retomber sur les municipalités les frais d'entretien des chemins; mais je le demande, de quelle source viennent aujourd'hui ces péages ? Les $45,000 provenant de ces péages sortent du gousset des cultivateurs, des maraîchers, des citoyens de l'île de Montréal en général, et en définitive à quoi aboutit le régime actuel ? C'est à peine si la moitié de ces $45,000 est consacrée à l'entretien des chemins. Sous le régime que je préconise, il y aurait amplement de recetees, mais la répartition se ferait plus équitablement sur toute la population et les citoyens bénéficieraient de ces deniers, puisque toutes les recettes, sauf peut-être $3,000 attribués aux frais de gestion, seraient consacrés à l'entretien des chemins. En outre ceux qui versent ces deniers jouiraient de la représentation et auraient voix au chapitre relativement aux dépenses à effectuer. Aujourd'hui notre représentation à la commission des chemins à barrières de péage est d'ordre tout à fait inférieur. Trois membres de cette commission représentent le gouvernement fédéral à titre de créancier, et une minorité de deux membres représentent le gouvernement provincial. Qu'on étudie au moins le système que je préconise et qui a été adopté ailleurs; qu'on demande à la ville de Montrétl en premier lieu et aux municipalités intéressées les deniers d'urgence pour l'entretion de ces chemins et qu'on accorde à chaque citoyen qui y verse sa cotisation la représentation au conseil d'administration. Toute ville de l'île de Montréal, constituée en corporation et chacun des comtés intéressés seraient représentés à ce conseil, en raison même de leur contribution; les entreprises s'adjugeraient par voie de soumission et de concurrence publique et on nous fournirait un état annuel de l'emploi des deniers affectés à l'entretien des chemins. Aujourd'hui, non seulement les anciennes barrières de péage subsistent, mais en raison de l'extension de la ville, force est bien à la commission d'entretenir des barrières de contrôle là où il faut faire viser son billet afin de prouver qu'on a payer à une autre barrière, et tout cela entraîne des dépenses. J'appelle l'attention du ministre de l'Agriculture (l'honorable M. Fisher) sur ce grief, car il intéresse à un haut point les cultivateurs et les maraîchers de l'île de Montréal. Puisque l'honorable ministre est dans une certaine mesure citoyen de Montréal, il comprendra l'importance de la réforme que je préconise. Aujourd'hui, il est au pouvoir du gouvernement de faire droit à notre demande. Indubitablement, si le gouvernement fédéral s'abouchait avec le gouvernement provincial, lui demandant de nommer une commission mixte qui étudierait la question à fond, le gouvernement provincial ferait tout en son pouvoir pour se rendre à cette demande.

Actuellement, le gouvernement fédéral subit une perte annuelle de plusieurs milliers de dollars et on ne lui tient aucun compte de l'indulgence dont il a fait preuve en n'exigeant pas ces deniers. Il est impossible de recouvrer cette dette, et pourquoi le gouvernement fédéral ne saisirait-il pas l'occasion de faire dresser un rapport par la commission que je propose au sujet du meilleur des systèmes adoptés ailleurs relativement à l'abolition de ce système suranné ? Alors le ministre des Finances, avec l'approbation du ministre de l'Agriculture sans doute, pourra dire au gouvernement de Québec : adoptez la loi en question et nous rayerons définitivement de nos livres la dette que la commission des chemins à barrières a contractée envers nous. Cette demande semble peut-être exorbitante ; peut-être le ministre des Finances pourrait-il réduire sa créance à un chiffre qui lui semble légitime. Dans l'état de choses actuelles, il doit comprendre que la commission est tout à fait impuissante à payer cette dette. A mon avis. Si le ministre adopte les propositions que j'ai formulées de bonne foi, au lieu du système actuel qui est tout à fait suranné, qui ne répond plus aux besoins de nos po-

pulations, cela contribuerait puissamment à l'amélioration de nos chemins et de la situation de nos cultivateurs.

L'honorable M. FIELDING : M. l'Orateur, je serai bref dans ma réponse aux observations du député de Jacques-Cartier. Au début, il a fait allusion à quelques documents dont la Chambre, il y a quelque temps, a ordonné le dépôt et qui ne nous ont pas encore été soumis. S'il en est ainsi, je regrette la chose. C'est la première fois qu'on y appelle mon attention et si les renseignements contenus dans ces documents ont quelque importance aux yeux de mon honorable ami, j'aurai l'œil à ce que le dépôt en soit fait. J'en suis convaincu, la Chambre se rallie cordialement aux observations de l'honorable député dans leur ensemble. Toutefois, l'embarras que j'éprouve c'est que je ne vois pas en quoi ces observations dans leur ensemble intéressent la Chambre. Sans doute, tout ce qui intéresse le plus humble citoyen de ce pays s'impose dans une certaine mesure à nos préoccupations. Tout ce qui se rattache aux intérêts de nos populations, qu'il s'agisse d'affaires municipales, provinciales ou fédérales, intéresse le gouvernement ou le parlement d'une façon générale. Mais sous l'empire de la constitution qui nous régit, il y a répartition de nos devoirs, de nos responsabilités et de nos privilèges ; et parmi les attributions de la Chambre des communes ne figure pas le devoir de statuer sur les routes publiques soit à Montréal, soit dans aucune autre partie du pays. C'est là une question qui rentre tout simplement dans les attributions des autorités provinciales et municipales et elle échappe entièrement à notre initiative. Nous sommes bien aises de constater l'intérêt de plus en plus vif que le pays prend à l'agitation en faveur de l'amélioration des routes publiques ; mais en définitive, c'est là un mouvement qui intéresse les provinces et les municipalités à titre officiel. Dans la question que l'honorable député nous a présentée aujourd'hui, il n'est qu'un seul aspect qui pique notre intérêt ; je le dis à regret, c'est l'intérêt peu sympathique du créancier. Le hasard veut que la commission des chemins à barrières de Montréal soit notre débitrice, mais cela ne nous oblige pas à assumer la responsabilité de la gestion. Durant nombre d'années, en raison d'intérêts nés de la Confédération, la commission en question s'était endettée envers le gouvernement fédéral d'une somme qui, en 1895-96, avait atteint un chiffre fort élevé—l'honorable député le porte à $500,000. Si je ne me trompe, la dette en question était inférieure à ce chiffre, bien qu'elle atteignit un chiffre supérieur à $400,000, y compris l'intérêt. Cet emprunt portait intérêt au taux de 6 pour 100. A cette époque on adressa au parlement des appels comme celui que l'honorable député nous a présenté aujourd'hui : on prétendait que la commission en question se trouvait dans l'impuissance de payer sa dette et qu'il importait d'effectuer quelques remaniements à cet égard. Il fut donc convenu à l'époque en question, d'oblitérer la moitié de la dette contractée envers le gouvernement fédéral, et de la traiter comme un don gracieux offert aux municipalités ou aux citoyens intéressés dans les chemins de Montréal. Aujourd'hui donc, au lieu d'une créance d'au delà de $400,000 sur cette commission, le gouvernement fédéral n'a plus qu'une créance de $200,000 ; et l'intérêt des obligations qui était autrefois de 6 pour 100 n'est plus que de 3½ pour 100. On en conviendra, jusqu'ici le gouvernement fédéral, envisageant l'intérêt de la population dans son ensemble, a fait preuve d'une certaine générosité à l'égard de la localité en question. Mais l'honorable député nous demande d'aller encore plus loin ; il veut que le gouvernement prenne l'initiative et s'attribue le droit d'administrer et de réglementer les chemins en question. Je le répète, nous n'avons point à nous préoccuper de la gestion ou de la réglementation des chemins de Montréal à d'autre titre que celui de porteurs d'obligations, représentant le pays tout entier ; et si je ne me trompe, l'honorable député se fait une conception erronée de l'attitude que doivent prendre le gouvernement et le parlement du Canada au sujet de cette transaction. Il fait erreur, me semble-t-il, en demandant au gouvernement de prendre l'initiative en entamant des négociations avec le gouvernement de la province de Québec. Si le gouvernement et les municipalités de cette province désirent faire quelque arrangement et nous soumettent quelque proposition dans ce but, il est de notre devoir d'étudier et de délibérer sérieusement la question.

Bien plus, j'affirme sans hésitation que nous ferons un accueil sympathique à toute proposition qu'ils pourront formuler. Mais je ne saurais me ranger à l'avis de l'honorable député, quand il affirme que le devoir incombe au gouvernement de prendre l'initiative. La commission des chemins à barrières de péage de Montréal nous doit $200,000 de capital, outre l'intérêt; voilà à quoi se résume notre situation.

L'honorable député a critiqué la gestion de la commission. Il se peut que cette critique soit légitime et qu'il soit en mesure de prouver qu'une administration plus prudente réussirait à réaliser des économies.

Pour être en mesure de me prononcer sur la gestion financière de la commission, il me faudrait plus de renseignements que je n'en possède à cet égard, et l'honorable député, à titre de citoyen de Montréal, est mieux renseigné que moi sur cette question. Cependant, je dois le déclarer, ce n'est ni dans la modification et le remaniement des conventions, ni dans l'admission du public aux assemblées et aux délibérations de la commission que se trouve le remède à la situation. Je le déclare sans hésitation, l'existence de barrières de péage dans le voi-

sinage d'une grande ville comme Montréal est un anachronisme; et il importe de mettre fin à ce système suranné. A mon avis, il faut viser à l'abolition des barrières de péage, où qu'elles se trouvent. Dans ma province, je me fais gloire d'avoir contribué à faire disparaître la dernière barrière de péage. Mais nous ne sommes pas venus demander à la Chambre des communes de dégrever nos routes publiques, et d'assurer la liberté de la circulation, c'est la province même qui règla la question, en faisant avec les municipalités une convention relative au rachat des intérêts privés dans les barrières de péage et à l'établissement des routes publiques libres. Voilà ce que devrait faire la province de Québec: que cette province et les municipalités ou autres intéressés soumettent au gouvernement fédéral une proposition, visant non pas à la revision de la convention, mais au règlement des affaires de la commission et à l'abolition des barrières de péage; là se trouve l'unique remède à la situation. Je ne suis pas en mesure de déclarer que le gouvernement se désistera de sa créance, l'envisageant comme une dette véreuse; non, nul ministre des Finances ne ferait pareille chose. Je le répète, le gouvernement fédéral a renoncé à la moitié de la dette. S'il devient nécessaire d'effectuer ce remaniement, comme l'unique moyen d'assurer l'abolition des péages et le transfert des chemins aux municipalités, la province et les municipalités pourraient fort légitimement faire à cet égard une proposition au gouvernement. Quant à savoir ce que serait cette proposition, c'est là une question sur laquelle je ne veux pas me prononcer. Mais le point en litige entre l'honorable député et moi-même, c'est qu'à son avis, le gouvernement fédéral devrait prendre l'initiative de cette affaire, tandis que je soutiens que l'affaire est du ressort de la province et des municipalités intéressées. Je le prierais donc de ne pas insister davantage sur sa motion consacrant cette obligation qui, à son avis, incombe au gouvernement fédéral, main qui,—il en conviendra, après plus mûre délibération—retombe sur la province et les municipalités Je l'espère donc, l'honorable député, qui, au cours de sa harangue si bien documentée, a jeté une vive lumière sur l'historique de cette question, estimera qu'il a atteint son but et retirera sa motion. Quant à l'attitude du cabinet, si le gouvernement provincial et les municipalités intéressées veulent bien élaborer quelque projet de nature à mettre fin à cette situation et nous présenter une proposition loyale et légitime, tout en tenant compte de ce que nous avons fait relativement au paiement de la dette, le gouvernement abordera l'étude de la question dans les meilleures dispositions d'esprit, et j'ose espérer que, de la sorte, les négociations aboutiront à un résultat tangible.

M. FIELDING.

L'honorable M. PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) : M. l'Orateur, la question de la commission des chemins à barrière et des routes s'y rattachant sur l'île de Montréal, ne m'est certes pas inconnue. J'étais maire d'Hochelaga en 1878, lorsque cette municipalité aborda l'étude de la question, de concert avec d'autres municipalités où il avait été établi des barrières de péage, sous l'empire de la loi. L'on adopta, à cette époque, le remède suggéré par le député de Jacques-Cartier (M. Monk), et la commission des chemins à barrières, depuis cette époque, a toujours administré ses affaires sous l'empire de la convention conclue il y a vingt-cinq ans. Voici la proposition soumise, à cette époque, à la commission en question : toute municipalité voulant obtenir l'abolition des barrières de péage s'engagerait à accepter la cession de la partie des chemins sous la direction de la commission traversant cette municipalité, sous la condition de les entretenir en bon ordre et de payer l'intérêt sur les obligations, dans la mesure même où ces obligations s'appliquaient aux chemins en question. Voici les municipalités qui donnèrent leur assentiment à cette convention : la ville de Montréal, celle d'Hochelaga, Maisonneuve, la municipalité de la Longue-Pointe, le village de la Côte Saint-Louis, la ville de Saint-Louis, la ville de Saint-Louis du Mile-End, celle de Saint-Henri, Sainte-Cunégonde, bref, toutes les municipalités progressistes du jour. Les contribuables de ces municipalités consentirent à payer leur part de l'intérêt sur les obligations et à veiller au bon entretien des chemins, et cette convention a toujours bien fonctionné, depuis cette époque. Mais il est d'autres municipalités qui refusèrent de donner leur assentiment à la convention en question. Elles refusèrent d'assumer la responsabilité se rattachant au bon entretien des chemins et au service de l'intérêt. Ce qu'elles voulurent et ce qu'elles prétendent encore, c'est que le gouvernement leur fasse don de ces chemins et de se soustraire à toute l'obligation relative au bon entretien des chemins et au paiement de l'intérêt. En pareilles circonstances, il leur sied bien peu de venir s'adresser au parlement.

On a dit que la recette des barrières de péage s'élève à $40,000, mais le représentant de Jacques-Cartier ne nous a pas appris quelle est la contribution des municipalités qui ont aboli les barrières et qui entretiennent leurs chemins en bon état tout en payant l'intérêt. La commission des chemins à barrières ne dépense rien pour ces chemins et retire 4 pour 100 d'intérêt sur la dette. Si le taux d'intérêt a été fixé à six pour cent lors de la convention, il a été réduit à quatre pour cent depuis. Par conséquent, ces municipalités n'ont pas lieu de se plaindre si amèrement. Le remède est à leur portée. Elles peuvent, si elles le désirent, se débarrasser des barrières en s'engageant à entretenir les chemins et à payer leur quote-part de l'intérêt.

La question se présente également sous un autre jour. Dans le comté de Jacques-Cartier, des compagnies se sont organisées depuis dix ou quinze ans pour prendre charge des routes municipales et elles ont établi des barrières de péage tout près de la ville de Lachine et ailleurs. Des compagnies particulières ont ouvert des chemins dans mon district électoral, à la Côte Visitation, et les cultivateurs ne murmurent pas contre les barrières de péage, attendu que ces compagnies n'exigent rien des habitants de ces municipalités pour entretenir les chemins en bon état mais prélèvent un péage sur les étrangers de passage. J'avoue que c'est un système suranné qui devrait être aboli ; mais si les cultivateurs ne veulent pas s'en débarrasser je ne vois pas pourquoi nous les obligerions à en adopter un autre. La proposition de mon honorable ami serait souverainement injuste envers ceux qui depuis vingt-cinq ans paient l'intérêt sur les obligations et tiennent leurs chemins en bon état. Ces compagnies particulières n'existent pas seulement dans le district électoral de mon honorable ami, il y en a d'autres sur l'île Jésus, et la population semble parfaitement satisfaite. Ces chemins n'existent pas seulement sur l'île de Montréal. Il y en a en divers endroits sur la rive sud du Saint-Laurent où des compagnies particulières ont ouvert des chemins et établi des barrières de péage. Dans le district de Québec, on trouve aussi de ces barrières et une institution ressemblant à la commission des chemins à barrières de Montréal. J'aimerais que ces barrières disparaissent, mais si elles ne disparaissent pas, la faute en est aux principaux intéressés qui ne veulent pas employer le remède qu'ils ont entre les mains.

Lorsque je faisais partie du conseil municipal de Montréal, la question a été mise sur le tapis, mais nous nous sommes heurtés au mauvais vouloir des municipalités qui refusaient de s'engager à entretenir les chemins en bon état. Elles voulaient avoir des chemins gratuits sans s'engager à les entretenir convenablement. Dans ces circonstances, elles ont assurément mauvaise grâce à demander au gouvernement de leur faire un cadeau de ces chemins, de les dispenser du paiement d'environ $200,000, sans vouloir assumer aucune responsabilité quelconque.

M. MONK : Mon honorable ami (M. Préfontaine) qui vient de nous adresser la parole ne me semble pas avoir compris le but que je veux atteindre. A vrai dire, toute municipalité du comté pourrait dire : Je prendrai possession du chemin et je l'entretiendrai en bon état de réparation et j'abolirai les barrières de péage. Mais il lui faudrait payer $4,000 par mille pour le chemin.

L'honorable M. PREFONTAINE : Si mon honorable ami me permet de l'interrompre, je dirai que la municipalité aurait à payer $4,000 par mille pour se dispenser du paiement de l'intérêt. Mais ce n'est pas ce qui est arrivé. Les municipalités ont calculé que le chemin coûtait $4,000 par mille et elles se sont engagées à l'entretenir en bon état et à verser l'intérêt au taux de 4 pour 100 sur cette somme. Tel est l'engagement qu'elles ont pris il y a vingt-cinq ans.

M. MONK : Le ministre semble oublier que le rapport déclare " quant aux chemins suivants les municipalités ont payé 6 pour 100 de leur valeur, soit $4,000 par mille, et les ont entretenus ".

L'honorable M. PREFONTAINE : Voilà précisément ce que je dis.

M. MONK : Dans Hochelaga, elles paient $262.73. Cet arrangement a été conclu par des municipalités comme Hochelaga et Saint-Louis du Mile-End, mais où prendrait-on l'argent pour entretenir les longs chemins en dehors de la cité ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Les municipalités intéressées en feraient autant.

M. MONK : Mais si la municipalité de Saint-Laurent avait à entretenir en bon état un chemin de huit ou dix milles et ne recevait pour cela aucune contribution de Montréal, mon honorable ami comprend que ce serait souverainement injuste.

L'honorable M. PREFONTAINE : Je poserai une question à l'honorable député. La cité de Montréal prélève-t-elle un péage sur ceux qui passent par les chemins sur lesquels la rente a été rachetée dans les municipalités de Sainte-Cunégonde, de Saint-Henri, de Saint-Louis du Mile-End et Maisonneuve ? Ceux-ci ne paient rien.

M. MONK : Ils paient les taxes dans la cité de Montréal. D'ailleurs, mon honorable ami comprendra qu'il n'y a pas de comparaison entre une municipalité comme Montréal où les biens-fonds sont estimés à $200,000,000, et Saint-Laurent où la propriété est évaluée à $800,000. Le principe est celui-ci : comme tous les habitants de l'île se servent des chemins, il devrait y avoir un moyen d'exiger une contribution de chacun.

L'honorable M. PREFONTAINE : Que mon honorable ami me permette de dire qu'à mon avis les municipalités qui ont consenti à cet arrangement forment certainement les trois quarts de la population de toute l'île de Montréal.

M. MONK : Mais l'arrangement ne donne pas satisfaction, mon honorable ami le sait, car il crée une foule de difficultés. Le 25 mars, je recevais de la municipalité de Westmount, par l'entremise de son secrétaire, une lettre dans laquelle se trouve ce qui suit :

Il y a dans Westmount environ deux milles du chemin des syndics de la commission des chemins à barrières dont les péages ont été rachetés il y a quelques années. Depuis les syndics n'ont rien fait pour entretenir le chemin, bien qu'ils refusent de le vendre à la ville,

sous prétexte qu'ils n'ont pas le pouvoir d'aliéner cette propriété.

Je n'en lirai pas plus long ; mais mon honorable ami comprendra que, si le moyen qu'il propose était adopté, les pauvres paieraient pour les riches et que, dès qu'un bout de chemin serait cédé à une municipalité, les syndics n'auraient plus rien à y voir. Passe pour les municipalités dans le voisinage de Montréal, mais quand il s'agit d'un long ruban de chemin en dehors de la cité, il n'est pas juste de rejeter sur des municipalités telles que Lachine et Saint-Laurent les frais d'entretien des routes. La population de Montréal se sert plus de ces chemins que les cultivateurs et, si on abolit les barrières de péage, adieu le revenu. La municipalité serait tenue à l'entretien du chemin sans avoir de fonds pour faire face à cette dépense.

Un mot à l'adresse du ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) qui m'a demandé de retirer cette résolution. Il dit que le ministère des Finances et le gouvernement n'ont aucune autorité sur la commission des chemins à barrières. Oublie-t-il que le Dominion nomme trois des syndics et que, par conséquent, l'administration de cette corporation est, pratiquement parlant, entre les mains du ministre des Finances ?

L'honorable M. FIELDING : Je n'ai pas dit que nous n'avions aucun contrôle, mais j'ai déclaré que nous n'étions intéressés qu'en qualité de créanciers.

M. MONK : Je ne dis pas le contraire. Cependant, la loi rend les porteurs d'obligations maîtres absolus de la situation—rien ne peut se faire sans leur assentiment. Si on s'adressait au gouvernement de la province de Québec, il nous répondrait : nous ne sommes que la minorité des membres de la commission et nos décisions sont sujettes à l'approbation des autorités fédérales. C'est ce qui me fait croire que celles-ci ont le pouvoir non seulement de régler la régie interne de la commission, mais aussi d'ordonner l'abolition des barrières de péage, but auquel vise cette motion. Dans ces circonstances, il ne me semble pas raisonnable de la part du ministre de me demander de me désister. Ce serait admettre que je n'ai pas su à qui adresser mes recommandations ou que ces dernières ne méritent pas qu'on les fasse valoir. C'est là un aveu que je ne puis pas faire.

L'honorable M. FIELDING : Je regrette que mon honorable ami (M. Monk) refuse de retirer sa motion qui met le gouvernement fédéral en demeure de prendre une responsabilité et une initiative qui ne lui incombent pas.

J'ai certains égards pour la cause qu'il défend. Cependant, il atteindrait tout aussi bien son but si, à la suite du débat qui vient d'avoir lieu, il retirait sa motion et je lui conseille de nouveau d'en agir ainsi. Cette question est du ressort des municipalités et de la province. Nous n'y sommes intéressés qu'à titre de créanciers. Ce sont aux principaux intéressés à faire des ouvertures et à prendre l'initiative. Il ne nous appartient pas de courir après eux pour savoir ce qu'ils désirent. A eux incombe la responsabilité, en vertu du code municipal et des lois de la province, et s'ils ont à nous soumettre une proposition dans l'intérêt de la population qu'ils s'adressent à nous, confiants dans nos bonnes dispositions. Au contraire, l'honorable député voudrait nous faire prendre l'initiative de ce que nous ne voulons pas.

M. MONK : Je ne parle pas d'entamer les négociations. Je ne crois pas pouvoir retirer ma motion.

L'honorable M. FIELDING : J'espérais que mon honorable ami retirerait cette motion. En présence deson refus, je dois demander à la Chambre de la modifier. Je propose donc de biffer tout ce qui suit le mot " Canada " et d'ajouter les mots que je vais lire afin que la résolution se lise ainsi :

Que le gouvernement du Canada devrait étudier avec soin toutes les représentations qui pourraient être faites par le gouvernement provincial de Québec ou par les municipalités intéressées en vue de régler équitablement la réclamation du Canada contre la commission des chemins à barrières de Montréal, et d'abolir, si possible, les barrières à péage sur les chemins de la commission et de transférer ces chemins aux autorités municipales.

M. SPROULE : Le ministre des Finances observe-t-il le règlement en proposant cette motion après avoir déjà pris la parole une fois ou deux ?

L'honorable M. FIELDING : J'ai pris la parole sur la motion principale, mais je ne saurais l'avoir fait sur l'amendement que je propose dans le moment même.

M. SPROULE : Le ministre a déjà pris deux fois la parole sur la motion.

L'honorable M. FIELDING : Inutile de nous demander de vous prononcer, M. l'Orateur; un autre que moi proposera la motion en amendement.

L'honorable M. BRODEUR (ministre du Revenu de l'intérieur) : Je regrette que le représentant de Jacques-Cartier n'ait pas jugé à propos de retirer sa motion. Je croyais qu'il avait atteint son but après sa déclaration et le débat qui a eu lieu à propos de la commission des chemins à barrières. Cette question me paraît être du ressort des municipalités et je constate que celles-ci n'ont pas jusqu'ici cru devoir s'adresser au gouvernement et lui demander s'il était disposé à entamer des négociations avec elles. C'est aux municipalités à faire le premier pas. Nous aimerions savoir, par exemple, si le conseil de comté de Jacques-Cartier désire prendre soin de ce chemin. J'ignore si l'honorable député est l'interprète fidèle de l'opinion de ses élec-

teurs et si ces derniers veulent se charger de ce chemin. Dans l'affirmative, ils devraient, il me semble, s'adresser au gouvernement, lui demander de leur céder ce chemin et payer une partie de l'intérêt sur les obligations que le gouvernement détient. Ceci est une question municipale purement et simplement. Le ministre des Finances l'a expliqué, le gouvernement fédéral n'a pas la haute main sur ces chemins, bien qu'à vrai dire il nomme certaines personnes pour en prendre soin et les administrer de concert avec des collègues que leur donne le gouvernement de la province. Si les municipalités veulent prendre possession des chemins, elles devraient le dire au parlement. C'est pourquoi je propose que tous les mots après le mot " Canada " dans la première ligne jusqu'à la fin de la motion soient biffés et remplacés par les suivants :

Devrait étudier avec soin toutes les représentations qui pourraient être faites par le gouvernement provincial de Québec ou par les municipalités intéressées en vue de régler équitablement la réclamation du Canada contre la commission des chemins à barrières de Montréal, et d'abolir, si possible, les barrières à péage sur les chemins de la commission, et de transférer ces chemins aux autorités municipales.

M. CLARKE : Je demanderai au ministre des Finances comment le gouvernement fédéral est devenu créancier en premier lieu de cette commission des chemins à barrières de Montréal.

L'honorable M. FIELDING : Cette créance, en tout ou en partie, a fait partie de l'actif du Canada pendant de nombreuses années avant la confédération.

M. MONK : Je ne puis pas consentir à cet amendement. Je n'aurais pas osé proposer moi-même une semblable motion, croyant que le gouvernement étudierait avec soin toutes les représentations qui pourraient lui être faites pour le gouvernement de la province de Québec ou par les municipalités intéressées. Je suis intimement convaincu que le gouvernement fédéral étudiera toujours avec soin les recommandations qui lui seront faites par le gouvernement de Québec, ou par moi, ou par toute autre personne, tandis que ma motion lui demande de prendre l'initiative de cette grande réforme. Etudier avec soin. J'ai souvent soulevé cette question et le ministre des Finances, qui ne semble pas m'avoir bien compris, m'a toujours religieusement écouté. Mais, nous voulons plus qu'une étude attentive, ce sont des actes qu'il nous faut. Nous désirons que quelqu'un prenne l'initiative.

Je suis surpris que le ministre du Revenu de l'interieur, qui doit être au courant des besoins des cultivateurs des environs de Montréal et qui doit savoir combien une réforme est urgente, se contente de déclarer dans sa motion que le gouvernement étudiera ce problème avec soin. Nous voulons qu'il ajoute le mot " immédiatement." Cette question est presque aussi importante que celle d'une ligne transcontinentale. Mon très honorable ami disait qu'il ne pouvait pas souffrir de retard, qu'il fallait agir tout de suite. En vérité, chaque année depuis dix ans, on a admis la nécessité d'un changement. Le gouvernement de Québec ne veut pas prendre l'initiative. Il dit : Les chemins sont sous la dépendance des porteurs d'obligations, mais nous sommes prêts à faire n'importe quoi. Il répond à peu près comme on a répondu cet après-midi. Il dit : cherchez à obtenir l'assentiment du gouvernement fédéral qui a trois représentants dans la commission, tandis que lui n'en a que deux. C'est le gouvernement fédéral, dit-il, qui a la haute main sur la commission, ce qui sera raisonnable. Serait-il si difficile pour le gouvernement fédéral d'écrire à ce sujet au gouvernement de Québec. Tout le monde admet la nécessité d'un changement. Le gouvernement de Québec se ferait un plaisir de s'entendre avec les autorités d'Ottawa quant au changement à opérer.

Si mon honorable ami prenait cette décision, il aurait l'initiative d'une réforme des plus importantes. Dans sa motion le ministre du Revenu de l'intérieur se borne à dire ceci : Nous vous écouterons, si vous avez quelque chose à nous dire. Mais, cela ne me suffit pas, cela ne suffit pas aux intéressés. Ceux-ci croient que le gouvernement fédéral, ayant le dernier mot à dire sur les décisions de la commission, pourrait dès demain modifier la loi s'il le désire, devrait prendre l'initiative. Mon honorable ami le ministre de l'Agriculture, qui, j'en suis sûr, s'intéresse au sort des maraîchers et des cultivateurs des environs de Montréal, donnera le branle ; il cherchera à découvrir s'il n'est pas possible de modifier un système qui, de l'aveu de tous, appelle des réformes.

Sir WILFRID LAURIER (Premier ministre) : J'ai écouté très attentivement les observations que le représentant de Jacques-Cartier (M. Monk) a faites sur ce sujet. Pourtant, j'avoue avec regret qu'après l'avoir écouté jusqu'à trois fois cet après-midi, je ne puis pas comprendre exactement ce qu'il désire, et je ne crois pas qu'un seul membre de cette Chambre sache bien où l'honorable député veut en venir. Entre ce chemin et la voie ferrée transcontinentale, il y a cette différence que nous savons ce que nous voulons et nous le demandons, mais mon honorable ami ne sait pas ce qu'il veut.

M. COCHRANE : L'honorable premier ministre ne savait pas ce qu'il voulait ; il ne l'a su que tout dernièrement.

Sir WILFRID LAURIER: L'honorable député de Jacques-Cartier nous a exposé les griefs dont la population de l'île de Montréal prétend avoir à se plaindre. Sur ce point, nous sommes tous d'accord. Il dit que ce système de barrières de péage pour avoir accès dans la ville est antique, démodé et hors d'usage. Nous sommes tous

de cet avis. Mais il ne nous a pas indiqué le remède à appliquer. Il se contente de dire : Le gouvernement fédéral est créancier et il devrait faire quelque chose. Mais nous lui répondons : A titre de simple créancier, nous n'avons pas juridiction dans cette affaire ; nous avons avancé l'argent sur lequel aucun intérêt ne nous a été payé ; nous sommes tout disposés à modifier l'arrangement existant, si une proposition acceptable nous est faite.

L'honorable député devrait nous dire ce que, d'aprs lui, il y aurait à faire. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Préfontaine) a émis l'idée qu'on pourrait peut-être arriver à une entente, en prenant comme base l'arangement intervenu, il y a une vingtaine d'années, alors que certaines autres municipalités—celles de Maisonneuve et Hochelaga—se trouvant dans la même position, prirent le parti le plus rational qu'il y avait à prendre ; c'est-à-dire que les municipalités intéressées dans ces chemins et traversée par eux devraient les prendre sous leur juridiction et pourvoir à leur entretien, comme le font toutes les municipalités.

M. MONK : Et se charger seules de toutes les dépenses ?

Sir WILFRID LAURIER : Cela est une autre question. Mais voici où surgit la difficulté qui nécessite l'amendement proposé par l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur (M. Brodeur). L'honorable député de Jacques-Cartier ne veut pas que les municipalités prennent charge de ces chemins. Ses raisons peuvent être bonnes ou mauvaises, je n'en sais rien. Je ne les discute pas en ce moment. Mais je trouverais tout naturel, et je crois que les honorables députés de la gauche partageront cette opinion, que toutes les municipalités intéressées et traversées par ces chemins, les prissent sous leur juridiction, comme font toutes les autres municipalités, et fussent responsables de leur entretien.

Mais l'honorable députè de Jacques-Cartier ne veut pas de cet arrangement. Alors, par quel moyen veut-il régler la question ? Il a parlé pendant deux heures, mais il ne nous a pas dit ce qu'il veut. Il a signalé le mal, mais il n'a pas indiqué le remède. Il dit qu'il ne veut pas que l'entretien de ces chemins soient mis à la charge des municipalités. Mais si les municipalités ne doivent pas prendre charge de ces chemins, si elles ne doivent pas être tenues de les entretenir, comme cela se fait ailleurs, comment veut-il régler l'affaire ?

Il voudrait que le gouvernement fédéral prît l'initiative. Il me semble que tant qu'il ne nous aura pas fait connaître le remède qu'il désire appliquer, le gouvernement a parfaitement le droit de lui répondre: Nous ne prendrons pas l'initiative avant de connaître le mode de règlement que vous proposez.

Sir WILFRID LAURIER.

Voici la proposition qu'il soumet à la Chambre :

Que le gouvernement du Canada, ayant des intérêts majeurs dans la commission des chemins à barrières de Montréal, devrait entrer sans délai en négociation avec les autorités provinciales de Québec qui ont juridiction sur ladite commission, afin d'obtenir l'abolition du système actuel de barrières à péage qui existe dans l'Ile de Montréal.

C'est assez facile d'entamer des négociations, mais nous n'avons pas le pouvoir de prélever des droits de péages sur ces chemins, et si nous les abolissons, qui en prendra soin, les entretiendra et les réparera ? J'aurais cru que les municipalités que traversent ces chemins les auraient pris à leur charge, mais l'honorable député de Jacques-Cartier ne veut pas imposer cette obligation à la paroisse de Saint-Laurent et aux autres municipalités du comté de Jacques-Cartier. Alors, sans discuter la valeur des raisons qu'il donne, je lui réplique : Si les municipalités ne doivent pas se charger de ces chemins, qui s'en chargera ? Il faut qu'ils soient sous la juridiction de quelqu'un. A l'heure qu'il est, la commission des chemins à barrières est tenue de les entretenir, mais pour cela elle est obligée de maintenir les barrières et d'exiger un péage. Mais mon honorable ami ne veut pas de cela, non plus. Il voudrait que nous entrassions en négociations avec le gouvernement de Québec. Si la question doit être réglée, il me semble que ce doit être au profit des municipalités intéressées et elles devraient nous faire connaître leurs intentions, et tant qu'elles ne l'auront pas fait, elles n'ont pas le droit de nous demander de prendre l'initiative. L'affaire n'est pas de notre ressort, mais de celui du gouvernement de Québec, et c'est à ce dernier à faire des propositions. Mon honorable ami devrait s'adresser à la législature de sa province, et puisqu'il prétend que ses électeurs sont ceux qui ont à souffrir du système actuel, il devrait être en état de nous soumettre une solution quelconque. J'espère que la Chambre sera d'avis que l'amendement proposé par mon honorable ami est dans l'ordre et très opportun.

Reprise de la Séance.

La séance est reprise à huit heures.

M. SPROULE : M. l'Orateur, je considère que mon honorable ami et collègue (M. Monk) a fait ce que son devoir lui commandait de faire et qu'il ne mérite pas les reproches que lui adresse l'honorable premier ministre quand il dit que celui qui signale à la Chambre l'existence d'un gref, doit aussi indiquer le remède à adopter. Cela n'est pas le rôle d'un simple député ; son devoir consiste à signaler les abus, les griefs, les injustices, et c'est au gouvernement qu'incombe la responsabilité de trouver et d'appliquer le remède. Cependant, l'honorable député de

Jacques-Cartier me paraît indiquer un remède quand il dit :

Le gouvernement du Canada devrait entrer sans délai en négociation avec les autorités provinciales de Québec qui ont juridiction sur ladite commission, afin d'obtenir l'abolition du système actuel de barrières à péage qui existe dans l'Ile de Montréal.

Le gouvernement fédéral est le détenteur des obligations de la commission et s'il est vrai, comme on l'a dit, que cette propriété perd de jour en jour de sa valeur, son devoir dans l'intérêt du pays, serait de prendre les moyens de se faire rembourser. Le gouvernement nomme la majorité des membres de la commission et il devrait profiter de la profondérance que cela lui donne pour abolir la commission le plus tôt possible et retirer ce qu'il pourra des sommes qu'il a avancées.

L'honorable CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) : Mon honorable ami (M. Sproule) dit que le devoir d'un député consiste à signaler au gouvernement l'existence de tel ou tel grief. Cela est parfaitement vrai quand le grief existe, mais dans ce cas, comme l'a fait remarquer l'honorable premier ministre, il faut aller en demander le redressement à ceux qui ont le pouvoir de l'accorder, et dans le cas actuel, ce n'est pas ici qu'il faut s'adresser. C'est la législature provinciale qui a établi une commission de chemins à barrières dans l'île de Montréal et cette commission a dépensé des sommes considérables pour construire des chemins dans l'île. Elle émit des obligations pour se procurer de l'argent ; ces obligations furent achetées par le gouvernement canadien. Elles s'élèvent en tout à la somme de $400,000 environ, qui a été employée à la construction de chemins dans l'île de Montréal, pour l'avantage des électeurs que représente l'honorable député de Jacques Cartier, et qui prétendent aujourd'hui avoir des griefs.

Non seulement le gouvernement fédéral a avancé ces $400,000, mais depuis un grand nombre d'années, il n'a pas touché d'intérêt sur cette somme. Le gouvernement fédéral, qui représente l'ensemble des contribuables de ce pays, a déjà consenti à réduire de moitié sa réclamation qui n'est, à l'heure qu'il est, que de $200,000, et en même temps, l'intérêt sur ces obligations a été abaissé de 6 pour 100 à 3½ pour 100. Cela veut dire que nous avons fait cadeau aux citoyens de l'île de Montréal qui se servent de ces chemins de plus de $200,000 et que nous avons consenti à réduire l'intérêt sur cette dette de 6 à 3½ pour 100.

M. CLARKE : Cet argent est-il perdu ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Nous avons diminué notre réclamation d'autant et les contribuables du Canada se trouvent à perdre cette somme. Maintenant on nous demande de renoncer au restant de notre réclamation, puisque la présente résolution nous invite à entrer en négociation avec le gouvernement provincial, en vue d'obtenir l'abolition des barrières de péage, dans l'île de Montréal. On voudrait que nous abolissions les barrières qui procurent les seuls revenus grâce auxquels les contribuables du Canada peuvent espérer être remboursés, au moins en partie, de l'argent qu'ils ont avancé. Voilà le court et le long de la proposition qui nous est soumise et c'est à la Chambre de dire si elle est prête ou non à l'accepter.

Le système des chemins à barrières est en vigueur dans mon comté et pourquoi ne pourrai-je pas aussi profiter d'un arrangement comme celui qui propose l'honorable député de Jacques-Cartier? L'honorable député de Lévis (M. Demers) a aussi des barrières de péage dans son comté, et pourquoi ne serait-il pas mis sur le même pied? Où nous conduirait l'adoption de cette résolution ? Allons-nous entreprendre de construire des chemins dans certaines parties du pays, et exempter les citoyens de ces localités des obligations imposées aux contribuables des autres municipalités pour l'entretien des chemins? Où serait la justice d'une semblable proposition?

Je ferai remarquer à mon honorable ami qu'en vertu de la loi qui pourvoit à l'institution de ces commissions les propriétaires riverains de ces chemins sont exemptés de la taxe des chemins, et puisqu'ils ne sont pas soumis à l'obligation d'entretenir le chemin, ils ont à payer une somme équivalente à la commission des chemins à barrières. La loi oblige les propriétaires riverains à payer cette commutation à la commission. Ceux de Jacques-Cartier l'ont-ils jamais payée?

M. MONK : Je ne sais pas.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je ne le crois pas. Pendant tout ce temps, ils ont été exemptés de l'entretien du chemin et il ne serait pas juste pour les contribuables des autres parties du pays de les exempter encore de toute contribution pour le remboursement de l'argent qui a servi à la construction de ces chemins.

Mais, indépendamment de cela, nous n'avons absolument aucune juridiction en la matière. C'est à la législature provinciale seule qu'il appartient de dire de quelle manière ces contribuables peuvent être relevés de cette obligation. La question a été décidée par le conseil privé dans la cause de Belleau et la Reine ; le parlement provincial a seul juridiction.

M. SPROULE : La motion nous demande d'entrer en négociation avec le gouvernement provincial.

L'honorable M. FITZPATRICK : Que pouvons-nous demander au gouvernement provincial de faire? Allons-nous lui demander de prendre notre créance à sa charge? Lui dirons-nous : Prenez ces chemins sous votre juridiction et nous vous remettrons l'intérêt

sur ces obligations? L'honorable député de Gray (M. Sproule) accepterait-il cet arrangement?

M. SPROULE : Nous avons une hypothèque sur cette propriété dont la valeur va sans cesse en diminuant, et comme créancier nous avons le droit d'entamer des négociations, pour tâcher de sauver ce que nous pourrons de notre créance.

L'honorable M. FIELDING : Ce n'est pas ce que demande la résolution.

L'honorable M. FITZPATRICK : Il y a d'abord les deux parties en causes ; d'un côté la province, qui détient la propriété, qui a consenti l'hypothèque, et de l'autre, les contribuables qui habitent cette partie du pays, qui profitent de ces chemins et qui sont obligés de payer les péages. Pourquoi ces derniers ne s'adressent-ils pas à la province pour se faire relever de cette obligation? Si ensuite la province s'adressait à nous pour connaître les arrangements que nous sommes disposés à faire, nous serions prêts à entrer en négociations. Ce serait la conduite raisonnable à tenir, mais c'est une absurdité de s'adresser ici d'abord. La chose me paraît élémentaire. Tout ce que l'honorable député de Jacques-Cartier peut obtenir de nous c'est que nous renonçions à notre créance afin que ses électeurs puissent espérer être libérés de l'obligation de payer les barrières

M. MONK : Cette question a été longuement discutée et je serais assez disposé à retirer ma motion, si je pouvais être convaincu par les arguments du ministre des Finances, quand il prétend qu'il ne convient pas au gouvernement fédéral d'intervenir. Rien de ce qui a été dit au cours de ce débat ne me convainc de cela. Bien au contraire ; nous avons une créance hypothécaire qui, intérêts et capital réunis, s'élève à plus d'un quart de million de dollars. Il faut absolument que quelqu'un fasse la première démarche. Demain le ministre des Finances, comme tout créancier hypothécaire, pourrait exiger le paiement de sa créance et faire vendre la propriété hypothéquée. Voilà assurément un intérêt bien suffisant. La commission est en retard de dix ans dans le service des intérêts et cela seul pourrait justifier l'honorable ministre des Finances d'intervenir, comme je le demande par ma motion. Je pourrais même dire que l'intérêt général du pays exige qu'il intervienne—qu'il se renseigne, pour savoir s'il existe un moyen quelconque pour améliorer la position du ministre des Finances d'abord, et aussi celle des autres intéressés.

Quant à ce que vient de dire l'honorable ministre de la Justice, je considère que ma motion ne contient rien de ce qu'il a entrepris de réfuter. Personne ne demande que la province prenne cette dette à sa charge, ni que le gouvernement fédéral nous en fasse cadeau, purement et simplement. La question demande à être étudiée ; un grief évident existe, et il appartient autant au gouvernement fédéral qu'au gouvernement provincial de prendre l'initiative.

Le très honorable premier ministre dit que j'ai parlé pendant deux heures et que je n'ai indiqué aucun remède. Il est dans l'erreur ; j'ai parlé pendant près d'une heure pour bien mettre la Chambre au courant de la question, comme c'était mon devoir de le faire. J'ai aussi indiqué un remède qu'il a dû entendre, car il a paru suivre attentivement toutes mes remarques. Ce remède consisterait d'abord à instituer une enquête pour savoir comment il se fait que nous dépensons $50,000 par année et que $25,000 seulement sont consacrés à l'entretien des chemins. Voilà assurément une situation qui demande des éclaircissements. J'ai recommandé la nomination d'une commission; j'ai demandé aussi que le gouvernement fédéral se mette en communication avec le gouvernement provincial pour savoir si ce dernier serait disposé à négocier avec les créanciers hypothécaires, pour arriver à une solution qui ferait disparaître les abus dont on se plaint.

Je ne vois rien de déraisonnable en tout cela. Dans les circonstances et malgré la courtoisie dont on a fait preuve à mon égard dans la discussion de cette question, je reste convaincu que nous pouvons faire quelque chose. Sans doute que les municipalités ont le devoir d'agir ; c'est le devoir du gouvernement de Québec et de tous les bons citoyens, mais c'est aussi le nôtre, d'autant plus que nous avons une influence prépondérante dans cette commission dont la majorité des membres est nommée par le gouvernement fédéral.

Quant à l'amendement, il ne veut rien dire si ce n'est que le gouvernement écoutera les propositions qui pourront lui être faites. Je considère que nous devons prendre l'initiative.

L'amendement (M. Brodeur) est adopté sur division.

SERVICE POSTAL DANS LE COMTE DE BRUCE (ONTARIO).

M. JAMES DONNELLY (Bruce-est) : Je demande :

Copie de toute correspondance depuis le 1er janvier 1904, entre le Directeur général des Postes et le maire de la ville de Walkerton, au sujet de l'irrégularité du service postal pour la ville de Walkerton.

M. l'Orateur, à l'occasion de cette motion, je désire signaler à l'attention de la Chambre, et particulièrement des ministres, la très grande incommodité et les pertes considérables imposées aux habitants du nord-ouest de l'Ontario, et surtout à ceux du comté de Bruce, par l'irrégularité du service postal dans cette région depuis trois ou quatre mois. Je sais bien que l'hiver de 1903-4 a été exceptionnellement rigoureux et a entraîné certains retards inévitables ; mais je crois que, d'autre part, cette rigueur de la

saison a été parfois invoquée en justification de retards qu'on aurait pu éviter. Afin que la Chambre se rende mieux compte de la situation dans cette partie de la province, je vais lire des extraits de quelques feuilles locales. Tout d'abord, voici ce que dit le " Sentinel " de Lucknow, à la date du 10 mars ; son rédacteur est un libéral en vue :

La manière dont notre village a été traité par l'administration des postes depuis quelques semaines est simplement honteuse. Nous ne blâmons pas la compagnie de chemin de fer de n'avoir pas tenu la voie libre ; car elle a fait tout ce qui était humainement possible dans ce but ; mais l'inspecteur des postes ou autre fonctionnaire chargé de la besogne, n'est pas excusable d'avoir laissé notre village douze jours sans courrier, tandis que Belfast, petit hameau comprenant deux ou trois maisons et un atelier de forgeron, à trois milles et demi d'ici, était desservi tous les jours par voie de Goderich..

Le village de Lucknow compte 1,500 habitants, et m'est avis que l'administration des Postes, qui expédiait les malles quotidiennement à Belfast, aurait dû faire quelque effort pour les expédier de même à Lucknow. Voici une citation du " Herald " de Bruce, en date du 10 mars, qui décrit l'état des affaires à Walkerton :

Les habitants de Walkerton n'ont certes pas lieu de se féliciter de leur service postal à la suite de cette tempête de neige. Les autorités locales ont fait tout ce qu'il leur était possible, mais il y a eu manifestement négligence grave en haut. Depuis près de deux semaines, le village n'a reçu ni lettres ni journaux, si ce n'est qu'une fois, d'une manière spasmodique, le courrier de deux jours nous est arrivé par voiture de Palmerston. Pourquoi ce service n'a-t-il pas été continué ? Les voyageurs qui se sont vus enneigés à divers endroits ont vite loué des voitures et n'ont pas tardé à regagner leurs foyers. Quelques-uns se sont fait conduire en voiture de Guelph à Walkerton, distance de 69 milles, dimanche dernier, et ont trouvé les chemins passables. Pourquoi les fonctionnaires de sir William Mulock n'auraient-ils pas pu expédier les malles par la même occasion ? Lundi, une demande faite dans ce sens par les autorités locales n'a même pas eu de réponse. Les affaires ont eu beaucoup à souffrir du manque de service postal, et le public a certainement bien droit de se plaindre du ministère.

Pour faire voir quelle a été la négligence,—c'est le moins qu'on puisse dire,—des fonctionnaires du Grand Tronc dans l'exécution de leur contrat, je dirai que samedi, le 19 mars, je voyageais par le train-poste allant de Toronto dans la direction du nord. Nous arrivâmes à Palmerston vers 3.30 heures de l'après-midi. On nous informa alors qu'un train de bestiaux était enneigé à Mildmay, à quelque vingt milles au nord de Palmerston. Le train de bestiaux arriva à Palmerston vers cinq heures ; et je suis persuadé qu'en y mettant un peu de bonne volonté les employés de la compagnie de chemin de fer aurait pu expédier le train-poste. L'embranchement de Southampton, au nord de Palmerston, traverse un pays prospère et densement peuplé sur un parcours de 50 milles ; mais les malles sur ce train, comme aussi les voyageurs, furent détenues à Palmerston jusqu'à une heure dimanche matin, afin de permettre à un train de Stratford d'opérer son raccordement. La conséquence fut que le courrier qui aurait dû être distribué le samedi après-midi dans les diverses localités le long du chemin, fut transporté à Southampton, gardé là jusqu'au lundi matin, puis retransporté et distrbué le lundi. C'est ce qui arriva à la station où je descendis et je n'ai pas de raison de croire qu'il en ait été autrement dans les autres localités. Voici un extrait d'une lettre que m'adresse un citoyen bien posé de Walkerton :

Le 14 mars le courrier n'a pas été livré à Walkerton, bien qu'il l'ait été à Palmerston ce jour-là. Il est arrivé un train à Walkerton, le 14, à 11 h. du matin. Il avait quitté Palmerston ce matin-là précédé d'une locomotive et d'une charrue à neige ; mais ce train, bien que nous n'eussions pas eu de courrier la veille et qu'il fût détenu à Palmerston, ne nous l'apporta pas. Sûrement, cette manière d'agir n'est pas excusable.

Le maire de Walkerton a signalé l'affaire à l'attention de l'honorable directeur général des Postes, qui, je le regrette, n'est pas à son siège, ce soir ; et j'ai ici la copie de la lettre que le maire de Walkerton a reçue de l'honorable ministre. Afin que mes honorables amis de la droite soient bien convaincus de l'exactitude du texte, je dirai que le journal où je la trouve reproduite est rédigé par celui qui fut le candidat libéral de Bruce-est à la dernière élection partielle :

Je regrette extrêmement d'apprendre par votre lettre du 4 du courant que le service du Grand Tronc pour votre ville a été si peu satisfaisant, non seulement en ces derniers temps par suite des tempêtes de neige, mais en d'autres occasions. Le tribunal qui serait probablement le plus en mesure d'entendre ces plaintes, ce serait la commission des chemins de fer. Il serait nécessaire, je pense, de lui soumettre une déclaration exposant ces griefs. Elle serait alors en mesure d'en prendre connaissance. Il a été porté de nombreuses plaintes dans la péninsule de l'Ouest, en ces années dernières, contre le service des chemins de fer, et si elles étaient réunies, la commission jugerait peut-être à propos de faire une enquête sur les lieux, afin d'éviter les frais de déplacement des témoins.

On pourrait croire, à la lecture de cette lettre, que, dans l'opinion de l'honorable ministre la plainte devait être adressée à quelque autre personne que lui. Mais pourquoi le maire de la ville de Walkerton, ou tout autre particulier, serait-il tenu de s'imposer l'ennui et de faire les frais de porter plainte devant la commission des chemins de fer ? La compagnie de chemin de fer n'a-t-elle pas fait un contrat avec le gouvernement pour le transport des malles, et n'est-ce pas le devoir de l'administration des Postes de voir à ce que la compagnie remplisse ses obligations ? On dira peut-être qu'il est oiseux de soulever cette question présente-

ment, comme l'hiver tire à sa fin. Mais il est fort possible que les mêmes conditions se produisent de nouveau avant la convocation d'une autre session ; et j'aimerais à savoir si le gouvernement est d'avis qu'il est du devoir des municipalités ou des particuliers, quand ils constatent qu'une compagnie de chemin de fer n'exécute pas son contrat, de voir à ce qu'elle l'exécute. Il me semble que c'est à l'administration des Postes qu'il incombe de voir à ce que les compagnies de chemin de fer se conforment aux conditions de leurs contrat pour le transport des malles.

L'honorable M. J. SUTHERLAND (ministre des Travaux publics) : Je suis très chagrin de ce que, pour cause de maladie, mon honorable collègue le directeur général des Postes ne puisse être présent. Nous n'avons aucune raison de nous opposer à cette motion ; mais mon honorable ami constatera, je pense, à la lecture de la correspondance, que le département a fait tout ce qu'il était possible de faire, dans les circonstances très exceptionnelles du moment, pour assurer le transport des malles. Mon honorable ami, en effet, n'a pas laissé entendre que le département aurait pu faire plus qu'il n'a fait pour assurer l'expédition rapide des malles. Les tempêtes de cet hiver ont été les plus terribles peut-être que nous ayons jamais éprouvées ; et je ne sache pas que la partie du pays dont a parlé mon honorable ami ait souffert beaucoup plus que nombre d'autres parties. A ma connaissance, les fonctionnaires de l'administration des Postes ont fait tout en leur pouvoir pour assurer un service satisfaisant, et j'ai la conviction que mon honorable ami, à la lecture de la correspondance, constatera que le département n'était aucunement à blâmer pour les retards.

M. JOHN TOLMIE : Voilà trente-six ans que je demeure dans le comté de Bruce, et je puis dire que, dans ce comté, nous n'avons jamais encore eu autant à souffrir des intempéries que cet hiver.

En ma qualité de représentant de ce comté, je suis en mesure de dire quelque chose du retard qui s'est produit dans la livraison des malles. L'honorable député de Bruce-est a une telle confiance dans le gouvernement, je le constate avec plaisir, qu'il juge l'administration des Postes capable de mettre un frein à la fureur des éléments. Je demeure dans la ville de Kincardine, et pendant dix-neuf jours nous n'avons pas eu de train, mais cela ne veut pas dire que nous n'avons pas reçu les malles. L'honorable député de Bruce devrait savoir ce qu'il aurait fallu faire pour obtenir un service postal régulier. Il est vrai qu'il n'a pas encore autant d'expérience que certains d'entre nous. Mais qu'est-il arrivé ? Chaque fois que je me suis aperçu que le courrier ne pouvait être livré, que la compagnie de chemin de fer ne pouvait en faire le transport, j'ai télégraphié aussitôt au sous-ministre des Postes, et qu'a-t-il fait ? Il a établi un service de voitures en vue de transporter les malles de Palmerston à Wingham, et de Wingham à Kincardine où elles étaient livrées tous les jours ou tous les deux jours.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi n'a-t-on pas fait la même chose pour Walkerton ?

M. TOLMIE : Walkerton est dans un autre direction.

M. DONNELLY : Combien de temps êtes-vous restés sans service postal ?

M. TOLMIE : Deux jours. Le sous-ministre des Postes m'a informé qu'il avait donné ordre à tous les inspecteurs de poste dans chaque circonscription d'expedier les malles en voiture dans tous les cas où les trains seraient empêchés de circuler ; et si les citoyens de Walkerton n'ont pas reçu leur courrier plus vite, c'est que leur représentant a négligé son devoir.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Je demeure dans une circonscription qui a souffert d'un service défectueux, et je puis dire que la déclaration de l'honorable ministre des Travaux publics (M. Sutherland) n'est pas absolument exacte. Il a dit, si je ne me trompe, que l'administration des Postes avait donné ordre sur-le-champ d'expédier les malles aussi rapidement que possible. Mais après que nous eûmes été quatre jours sans recevoir le courrier, je me suis adressé à l'administration des Postes, et on m'a répondu que le chemin de fer Canadien du Pacifique avait donné des instructions à Orangeville d'expédier les malles ; et après être restés quatre ou cinq jours sans rien recevoir, nous reçumes le courrier de deux ou trois jours auparavant ; mais les courriers antérieurs à celui-là, nous ne les recumes pas, et je ne sais trop si même à l'heure qu'il est ils ont atteint leur destination. Ils n'avaient pas été reçus quand je quittai l'endroit. Mais bien que les voies ferrées ne fussent guère pratiquables, les chemins étaient assez bons pour la voiture ; et j'ai constaté par moi-même qu'on pouvait voyager en voiture dans toutes les directions. Je suis d'avis que l'administration des Postes n'a pas fait tout ce qu'elle aurait pu faire.

Il n'y avait certainement pas de raison pour que le courrier partant d'Orangeville le vendredi n'arrivât à Markdale que le dimanche. Quarante-quatre milles peuvent assurément se franchir en moins de deux jours et demi. Des personnes parties en même temps d'Orangeville se sont rendues à quelques milles de Markdale en moins d'une journée. Mais chaque courrier était invariablement en retard de deux ou trois jours. Dundalk n'est situé qu'à quinze milles de Markdale, et les voyageurs descendaient là du train pour se faire transporter en voiture à Markdale où ils arrivaient vingt heures avant le courrier. Il était bien facile

d'effectuer le service en voiture entre ces deux endroits, mais le ministère des Postes ne s'est pas soucié d'assurer le transport rapide du courrier aux bureaux de poste des différents villages.

M. DAVID HENDERSON (Halton): L'honorable député de Bruce-ouest (M. Tolmie) vient de nous laisser entendre que le gouvernement ne donne de bon service postal qu'à ses amis. C'est à cela que se résument les observations de l'honorable député. Il a déclaré n'avoir pas eu de difficulté à faire donner un service régulier à la ville qu'il habite ainsi qu'aux endroits environnants, tandis qu'on a conseillé au représentant de Bruce-est, nouveau député qui voulait aussi obtenir un bon service, de s'adresser à la commission des chemins de fer pour se faire accorder ce que l'honorable député de Bruce-ouest avait déjà su obtenir de l'habileté du directeur général des Postes. Il me fait peine de voir mêler ainsi la politique à l'administration des différents ministères, et surtout à celui des Postes, d'où elle devrait être rigoureusement bannie ; je regrette qu'on en soit rendu au point de ne plus donner de service postal régulier qu'aux seuls amis du gouvernement. Qu'une division électorale ait le malheur d'élire un adversaire du gouvernement, elle peut être certaine d'être des jours et des semaines privée du service ordinaire de la poste. L'honorable député de Bruce-ouest——

M. TOLMIE : Que l'honorable député (M. Henderson) me permette de rectifier. J'ai dit que le directeur général des Postes a donné instruction à tous ses inspecteurs de faire transporter le courrier en voiture, quand cela pourrait se faire, chaque fois que les chemins de fer ne seraient pas en mesure d'effectuer le service. Il n'a jamais été question de la couleur politique de la division électorale.

M. HENDERSON : Je n'en reste que plus étonné de constater que les fonctionnaires du gouvernement connaissent si bien la politique de leurs maîtres que, malgré les instructions qui leur avaient été données, ils ne se sont conformés au désir du directeur général des Postes que dans les seules divisions représentées en cette Chambre par des partisans du gouvernement. Cette politique paraît si bien établie qu'il n'est pas jusqu'aux inspecteurs qui y obéissent. Mais pourquoi l'honorable député ne s'emploie-t-il pas à assurer la desserte postale de Lucknow ? Cette municipalité est pourtant située dans la division que représente mon honorable ami. Il a une raison pour cela ; c'est qu'aux prochaines élections, il ne l'ignore pas, Lucknow sera annexé à Bruce-est et qu'il n'aura pas à s'en occuper.

M. A. T. THOMPSON : Ce sera la délivrance de Lucknow.

M. HENDERSON : Et l'honorable député (M. Tolmie) est en mesure de dire aux habitants de Lucknow : "Je n'ai plus rien à faire avec vous, débrouillez-vous comme vous pourrez avec votre votre service postal." Je ne vois rien qui ait pu empêcher le directeur général des Postes de donner un service postal à ces gens quand les voyageurs ordinaires trouvaient facilement moyen, chaque fois que le train restait en panne, de franchir jusqu'à soixante milles de parcours sur les routes de la campagne; et ces routes, à en croire l'honorable député, étaient dans un état relativement convenable. Il y a certainement quelque chose qui cloche là-dedans, et j'espère que, la prochaine fois, le premier ministre verra à ce que son collègue des Postes, avant son départ pour le Mexique, en pleine saison d'hiver, laisse à ses subalternes de meilleures instructions que celles qu'il semble avoir données aux inspecteurs de la partie occidentale de la province d'Ontario.

M. T. I. THOMSON (Grey-nord) : Le service postal d'hiver a soulevé beaucoup de mécontentement dans la partie nord-ouest de la province d'Ontario. Il faut avouer aussi que l'hiver a été exceptionnellement rigoureux. Toutefois, la ville d'Owen-Sound, où j'habite, a sérieusement à se plaindre du ministère des Postes. La ville a une population de 12,000 habitants ; on l'a cependant laissée six longs jours sans service postal. Le service s'effectuait régulièrement jusqu'à la ville de Meaford, située sur le parcours du Grand Tronc, à dix-huit milles d'Owen-Sound, et une diligence faisait tous les deux jours le service entre les deux villes. Lorsqu'on s'aperçut que les trains du Pacifique Canadien ne pouvaient plus se rendre à Owen-Sound, le ministère aurait dû, comme c'était évidemment son devoir de le faire, nous envoyer notre courrier par voie de Meaford. De cette façon nous aurions joui d'un service régulier. Grâce à l'esprit d'entreprise des propriétaires de journaux de Toronto, nos journaux nous sont parvenus tous les jours en passant par Meaford. On est même allé jusqu'à faire passer le courrier par Shelburne, ce qui nécessitait un parcours en voiture de soixante-dix milles, de sorte que le service retardait de deux ou trois jours. Certains courriers ont subi jusqu'à dix-huit jours de retard. On ne s'étonnera donc guère de nous entendre dire qu'un tel service n'était pas fort satisfaisant. Je suis content que l'honorable député de Bruce-est ait appelé l'attention du gouvernement sur cet état de choses qui constitue un sujet de plaintes dont il importe d'éviter le retour.

MODIFICATION DU CODE CRIMINEL.

La Chambre aborde l'ordre du jour suivant :

Suite de la discussion de la motion de M. Lancaster demandant la seconde lecture du bill (n° 3) relatif à la modification du code criminel, 1892.

M. LANCASTER : Je suppose que le ministre de la Justice (l'honorable M. Fitzpatrick) désire que la motion reste en suspens?

L'honorable M. FITZPATRICK: Au nombre des amendements au code criminel que j'ai l'intention de proposer, il s'en trouvera un qui, pour n'être pas absolument semblable à celui de l'honorable député (M. Lancaster), n'en tendra pas moins vers le même but.

M. LANCASTER : Fort bien ; laissons la motion en suspens jusque-là.

SUBSIDES.—BESOGNE DE LA CHAMBRE.

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Je propose que la Chambre se forme en comité de subsides.

M. R. L. BORDEN : La Chambre va-t-elle se former en comité de subsides un lundi ? Ce n'est guère l'usage.

Sir WILFRID LAURIER : C'est même fort contraire à l'usage. La partie de l'ordre du jour réservée aux députés étant épuisée, nous pourrons, si mon honorable ami n'est pas trop fatigué, passer à l'étude du budget.

M. BORDEN : Je n'y ai pas d'objection, mais c'est la première fois que je vois la Chambre se former en comité des subsides sans qu'il en ait été préalablement donné avis. On ne nous a pas donné à entendre vendredi dernier que nous aurions à délibérer les propositions du gouvernement.

L'honorable M. J. SUTHERLAND (Ministre des Travaux publics) : Pardon. Mon honorable ami n'était peut-être pas ici, mais à la fin de la séance de vendredi, il a été convenu qu'après l'épuisement de l'ordre du jour on passerait à l'étude des subsides. L'honorable député de Grey-est——

M. SPROULE : En effet ; en réponse à un député de la gauche qui lui demandait si l'on devait mettre à l'étude quelque mesure du gouvernement, le ministre des Finances a dit que l'on s'occuperait du budget après l'épuisement de l'ordre du jour.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Et c'est précisément à cause de la question posée par l'honorable député de Grey-est et de l'entente qui s'en est suivie que j'ai tenu à me mettre en mesure de discuter le budget de mon ministère. Sans cela, la Chambre eût naturellement levé sa séance à l'épuisement de l'ordre du jour. Je préférerais beaucoup faire avancer l'étude du budget si les membres de la Chambre n'y voient pas d'objection. La plupart d'entre nous savaient ce que nous avions à faire.

M. R. L. BORDEN : Mon erreur provient de ce que je n'étais pas présent à la clôture de la séance. Je suis disposé autant que tout autre à travailler fort et ferme. mais je tiens à savoir quelle besogne on a à expédier. Il a toujours été d'usage, par le passé, de lever la séance du lundi à quatre heures de l'après-midi, c'est-à-dire lorsque l'ordre du jour était épuisé. Mais si l'on entend rompre avec cet usage et aborder l'étude des mesures du gouvernement le lundi comme le mercredi et les autres jours, il faut le dire et s'entendre à ce sujet. On ne devrait pas, ce me semble, modifier aussi brusquement un état de choses depuis long temps établi.

Sir WILFRID LAURIER : Nous nous efforçons de faire chaque jour de mieux en mieux. Le gouvernement est un gouvernement de réforme, et nous allons de l'avant. Je propose que la séance soit levée.

M. R. L. BORDEN : J'aimerais m'entretenir avec le premier ministre de cette question de la mise à l'étude des mesures du gouvernement aux séances réservées aux députés ; nous en arriverions peut-être à une entente. Je serais vraiment heureux de le voir manifester en d'autres matières l'esprit de réforme dont il fait montre aujourd'hui. A tout événement, j'aimerais savoir quelle sera la besogne de demain.

Sir WILFRID LAURIER : Je crois que mon honorable ami le ministre de la Milice entend reprendre et pousser demain jusqu'à la fin l'étude des résolutions concernant le bill de la milice. Nous passerons ensuite au budget du ministère des Travaux publics.

La motion est adoptée, et la Chambre lève sa séance à 8.50 du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 29 mars 1904.

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

PREMIERE DELIBERATION.

Bill (n° 21) constituant civilement la Compagnie du chemin de fer Pontiac et Interprovincial—(M.McCool).

Bill (n° 22) concernant la Compagnie de chemin de fer Brantford et Hamilton—(M. Calvert).

Bill (n° 23) se rapportant à l'hôpital général et de marine de Collingwood—(M. McCarthy).

Bill (n° 24) relatif à la Compagnie d'assurance contre les incendies—(M. McCreary).

Bill (n° 25) constituant civilement la Compagnie de chemin de fer Whitehorse et Alsek.—(M. McPherson).

Bill (n° 26) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer Edmonton, Athabasca et Mackenzie.—(M. Scott.)

Bill (n° 27) concernant la Real Estate Title Guarantee and Trust Company.—(M. L. P. Demers).

BESOGNE DE LA CHAMBRE—LE GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

Sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je propose :

Que la résolution tendant à la ratification du contrat entre Sa Majesté le Roi et la Compagnie dite "The Grand Trunk Pacific Railway Company" en date du 8 mars 1904, sera le premier article de l'ordre du jour, après la présentation des bills, à compter de mardi, le 5 avril prochain ; et qu'elle aura ainsi la priorité de jour en jour jusqu'à épuisement du débat, sauf les lundis, mercredis et jeudis où elle sera le premier sujet de discussion après les questions.

M. R. L. BORDEN : Il me semble que le très honorable premier ministre devrait au moins tenir compte des interpellations que les députés croient devoir adresser au gouvernement, et des bills d'intérêt privé. La résolution, dans sa forme actuelle, nous empêcherait de poser ces questions tant que la discussion sur le traité avec le Grand-Tronc-Pacifique ne sera pas épuisée. Ce débat peut être très court, mais il est possible aussi qu'il dure longtemps ; personne ne peut rien affirmer à ce sujet. A tout événement, il n'y a pas de raison pour empêcher les membres de cette Chambre d'interpeller le gouvernement, ou pour laisser de côté la législation d'intérêt privé qu'on devrait, au contraire, étudier le plus tôt possible. Je ne crois pas que le fait de modifier la résolution de manière à permettre les interpellations et l'étude des bills d'intérêt privé, retarde d'une façon appréciable la discussion de la résolution concernant le Grand-Tronc-Pacifique.

Sir WILFRID LAURIER : Je m'attendais à ce que la discussion que soulèverait cette résolution, serait très courte, et c'est pourquoi je n'ai pas cru opportun de tenir compte de ce dont vient de parler mon honorable ami. Cependant, comme il est possible que je me sois trompé et que le débat se prolonge plus longtemps que je ne l'avais pensé, en considérant la phase où en est rendue cette question, je n'ai aucune objection à insérer une disposition——

M. SAMUEL HUGHES : S'agit-il du projet de loi présenté l'an dernier?

Sir WILFRID LAURIER : Oui, avec de légers changements ; je ne m'attends pas, toutefois, à la répétition du même débat. Quant aux bills d'intérêt privé, l'ordre du jour, à l'exception des lundis, ne sera pas changé par la résolution que je présente maintenant, car les mercredis et les vendredis, on appelle ces bills à la reprise de la séance, ainsi que le sait parfaitement mon honorable ami (M. R. L. Borden). Le lundi, comme ces bils sont le premier item de l'ordre du jour, celui-ci se trouvera modifié. Je n'ai aucune objection à amender cette résolution de manière à ce que le contrat du Grand-comme ces bills sont le premier item de l'ordre du jour après les bills d'intérêt privé le lundi, et après les interpellations, les autres jours. Si mon honorable ami y consent, le greffier peut modifier la résolution dans le sens que je viens d'indiquer.

M. SPROULE : Que fera-t-on des bills d'intérêt privé, les mercredis et les vendredis ?

Sir WILFRID LAURIER : D'après les règlements de la Chambre, ces bills forment le premier item de l'ordre du jour, à la reprise de la séance, les mercredis et les vendredis. Il n'y a pas raison de modifier la résolution à ce propos.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart) me dit que la résolution présentée par le premier ministre aura, peut-être, préséance sur la règle en vertu de laquelle les bills d'intérêt privé sont présentés et discutés de huit à neuf heures. Le premier ministre répond-il dans la négative?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

M. R. L. BORDEN : Si nous en arrivons à cette entente——

Sir WILFRID LAURIER : Cela est parfaitement évident.

L'honorable M. HAGGART : Je croyais que l'adoption de cette résolution aurait pour effet de laisser en suspens toute la besogne qui ne se rapporte pas au contrat en question.

Sir WILFRID LAURIER : Aucunement. Cette résolution demande simplement que la ratification de ce contrat soit le premier item de l'ordre du jour. Les règlements de la Chambre disent que, quel que soit l'ordre du jour, les bills d'intérêt privé sont présentés ou discutés à huit heures les mercredis et les vendredis. A tout événement, si vous mettez cette résolution aux voix, M. l'Orateur, on peut la modifier suivant l'entente que nous venons d'indiquer.

La motion est adoptée.

LOI DE LA MILICE—SOLDE DU DIRECTEUR GENERAL DE L'ARTILLERIE.

Sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice) : Je propose que la Chambre se forme demain en comité pour étudier la résolution suivante :

Que le directeur général de l'artillerie recevra un traitement de $3,200 par année.

La motion est adoptée.

SUBSIDES —GRAND-TRONC-PACIFIQUE CORRESPONDANCE.

L'honorable W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. R. L. BORDEN : Avant que cette motion soit mise aux voix, j'appellerai l'attention du premier ministre sur cette partie de la correspondance déposée sur le bureau de la Chambre, se rapportant aux changements proposés dans le contrat entre le gouvernement et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. A la page 3 de cette correspondance, telle qu'imprimée, je trouve ce paragraphe qui se rapporte à l'un de ces changements :

Les conditions auxquelles le Grand Tronc doit acquérir les actions ordinaires du Grand-Tronc-Pacifique et prendre la responsabilité imposée par cette acquisition, seront complètement déterminées et feront l'objet d'un traité.

Je suppose qu'on a fait quelque arrangement dans ce sens. Y aurait-il quelque objection à ce que ce document, s'il existe, fasse partie de cette correspondance ?

Sir WILFRID LAURIER : Je dois dire à mon honorable ami que j'ai déposé sur le bureau de la Chambre tout ce qui se rapporte à cete affaire, c'est-à-dire, la lettre du président de la compagnie, sir Charles Rivers-Wilson, contenant certaines demandes, et les concessions faites par le gouvernement.

M. R. L. BORDEN : Il n'y a donc pas d'arrangement dans le sens que j'ai indiqué ?

Sir WILFRID LAURIER : Il n'y a que ce que contient la correspondance.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité des Subsides.

Travaux publics—Collège militaire de Kingston—Ecuries pour les chevaux de l'artillerie de campagne, $5,000.

M. CLANCY : Si je ne me trompe, l'honorable ministre nous a promis de déposer sur le bureau de la Chambre certains documents se rapportant à la construction d'un nouvel édifice public à Guelph ou aux réparations et améliorations à faire à l'édifice public qui se trouve dans cette ville. Il a peut-être ces documents entre les mains maintenant.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : J'ai les plans de l'édifice en question et des réparations qu'on a faites, et je les dépose maintenant sur le bureau de la Chambre

M. CLARKE : Le ministre a-t-il aussi une lettre accompagnant et expliquant ces plans?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Certains membres de la gauche ont prétendu qu'il était impossible d'exécuter les plans préparés par l'architecte, et que ces travaux n'avançaient pas. J'ai déposé ces plans pour démontrer que mes honorables amis se trompaient et que l'ouvrage était en voie d'exécution, tel qu'affirmé par le ministre des Travaux publics.

M. CLARKE : Cette déclaration est difficilement corroborée par les faits. On a dit, je crois, qu'il était impossible d'ériger cet édifice sur une certaine rue et d'exécuter les plans sur l'emplacement qui avait été choisi.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Les Débats rapportent ce qu'on a dit à ce propos.

M. LENNOX : Voici ce que nous voulons savoir : nous avons les plans ici——

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT: Cette question n'est pas maintenant soumise au comité. Si on veut la soulever, il faut, au préalable, présenter une motion.

L'honorable J. SUTHERLAND : Elle reviendra plus tard.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Ce que le comité doit étudier, c'est le crédit concernant les édifices du collège militaire de Kingston—écuries pour les chevaux de l'artillerie de campagne.

M. LENNOX : Mais lorsqu'il a été d'abord question de cet item, le ministre nous a promis de nous fournir plus tard d'autres renseignements.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Suivant le désir du comité, on a permis que cet item restât en suspens. Je ne présente pas ce crédit maintenant, car je veux mettre ces plans entre les mains des députés et leur fournir tous les renseignements possibles, afin de connaître leur opinion et de leur permettre de bien juger les faits.

M. LENNOX : Voici précisément la remarque qui s'impose: les plans ne semblent pas bien clairs et il nous faudrait éclaircir ce point.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Cet item ne fait pas l'objet de la discussion qui doit se faire maintenant.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : L'item est resté en suspens et il reviendra plus tard, en temps utile. On peut ramener sur le tapis un crédit déjà adopté, mais l'item dont il est question maintenant n'a pas encore été voté.

M. LENNOX : Avec la permission du président, je voudrais éclaircir le point que je désirais soulever. J'ai jeté un coup d'œil sur ces plans, et je désire appeler l'attention du ministre sur le fait que, à en juger par ces plans, nous ne pouvons déterminer la partie de cet édifice qui est de construction ancienne et quelle est celle qu'on a érigée dernièrement. Si les plans sont laissés sur le bureau de la Chambre pour nous permettre de les examiner plus tard, nous pourrons discuter cette affaire, mais il faut que le ministre nous fournisse plus de renseignements qu'il ne nous en a donné.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Si l'honorable député veut me faire connaître le renseignement qu'il désire obtenir, je tâcherai de le lui fournir.

M. LENNOX : Nous voulons savoir quelle partie de cet édifice à propos duquel s'est engagée cette discussion, est ancienne et quelle partie est nouvelle.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Les plans indiquent cela.

M. CLARKE : Le ministre peut-il nous fournir quelque renseignement sur la construction de ce bâtiment à Kingston ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : On a acheté le terrain sur lequel doivent s'élever ces écuries, et les plans ont été préparés. Des citoyens ont demandé que l'emplacement fût changé. L'architecte en chef croit que le crédit que nous demandons nous permettra de terminer presque la construction de ce bâtiment. M. Garvin était le propriétaire du terrain que nous avons acheté.

Collège militaire de Kingston—Annexe aux édifices, $5,500.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Nous avions déjà un crédit de $5,000. Celui que je demande maintenant est destiné à payer le coût d'installation du gymnase. On estime à $7,000 le coût total de cette entreprise ; nous pourrons dépenser $1,992 du crédit de l'exercice en cours. Ce gymnase est une annexe au collège militaire de Kingston. Certains articles ont été achetés en Angleterre et d'autres au Canada, de MM. Ketchum et Cie.

M. CLARKE : A-t-on demandé des soumissions publiques ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : On a demandé aux manufacturiers de soumissionner.

M. CLARKE : Par circulaire ? A combien de manufacturiers s'est-on adressé ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : A trois.

M. CLARKE : Leurs noms ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : La Compagnie Narragansett Manufacturing, l'une des plus importantes des Etats-Unis, et une autre compagnie importante d'Angleterre.

M. CLARKE : Se trouve-t-il au Canada une compagnie qui manufacture ces articles ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Non.

M. CLARKE : Mais s'en trouve-t-il qui vende ces articles ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Non, pas que je sache.

M. TAYLOR : L'an dernier, j'ai appelé l'attention du ministre des Travaux publics sur le fait que les casernes de Kingston s'en allaient en ruines. J'ai signalé aussi ce détail au ministre de la Milice et au ministre de l'Intérieur, lors d'un voyage de ce dernier en yacht. Les toitures des forts ont été enlevées par un ouragan, il y a quelques années, et je crois que le gouvernement néglige de remplir son devoir, en ne réparant pas ces ouvrages. Que ceux-ci soient plus ou moins utiles, au point de vue militaire, ce sont toujours des fortifications, et l'on devrait au moins dépenser quelques centaines de dollars pour les protéger contre les injures du temps.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je me rappelle parfaitement que cette question a été soulevée à la dernière session.

Sir FREDERICK BORDEN : A propos de ce que vient de dire l'honorable député de Leeds (M. Taylor), je puis ajouter que la question a été discutée, l'an dernier, quand j'ai déclaré qu'au lieu de construire de nouvelles casernes à Kingston, nous devrions tirer profit des avantages que nous offrait Fort-Henry. Depuis, on s'est occupé de ce sujet, et le commandant général, d'autres officiers et même l'ingénieur en chef de mon ministère ont insisté pour faire construire des casernes près de la salle d'exercices de Kingston. Nous avons, je crois, le terrain voulu pour la construction de ces casernes. Mais ce n'est pas maintenant l'occasion de discuter ce point. Je serai prêt à fournir tous les rensignements voulus, lorsque la Chambre discutera les crédits de mon ministère.

M. CLARKE : A mon avis, il y a, au Canada, beaucoup de marchands qui vendent des articles de sport, surtout à Montréal, à Ottawa, à Toronto, etc., et il me semble qu'on aurait dû leur donner l'occasion de soumissionner dans le cas qui nous occupe.

London—Salle d'exercices et dépôt d'armes, $90,000.

M. INGRAM : Pourquoi ce crédit ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Les fonctionnaires du ministère croient qu'il nous permettra de terminer les travaux actuellement en voie d'exécution.

M. INGRAM : A quel montant s'élèvera le coût de cet ouvrage ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : $186,934.88.

M. INGRAM : Je voudrais connaître le coût du terrain, celui de l'édifice, le nombre de soumissions reçues, le montant de chacune de ces dernières et si l'entreprise a été accordée au plus bas soumissionnaire.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Si je ne me trompe, mon honorable ami (M. Ingram) ou un autre membre de la gauche m'a déjà posé ces questions, à la dernière session.

M. INGRAM : Que m'importe qu'on les ait posées il y a 50 ans ! Nous avons le droit d'obtenir ces renseignements.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : L'honorable député dit qu'il se soucie fort peu de cela. C'est le contraire pour moi, car je ne veux pas fournir de nouveau ces renesignements.

M. CLARKE : Vous feriez mieux d'envoyer chercher les Débats pour obtenir ces renseignements.

M. INGRAM : Inutile de dire que l'on a déjà posé cette question. J'ai demandé ces renseignements et j'ai le droit de les obtenir.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Le pays veut savoir s'il est nécessaire de gaspiller le temps du parlement, en demandant des renseignements qui ont été fournis à deux ou trois reprises différentes. Dans ces circonstances, on peut difficilement s'attendre à ce que je donne ces renseignements ; je veux, cependant, renseigner l'honorable député autant qu'il m'est possible de le faire. Il m'a demandé d'abord ce qu'a coûté le terrain. Ce coût s'élève à $25,707. Quant au nombre des soumissions reçues, on l'a déjà fait connaître. Mon honorable ami doit comprendre que je ne puis avoir continuellement sous la main les détails de cette affaire. Je me rappelle, toutefois, que nous avons reçu un grand nombre de soumissions. L'entreprise a été accordée à Sullivan et Langdon, de Kingston, et doit être terminée le 30 décembre 1904.

M. CLARKE : Combien a-t-on dépensé jusqu'à présent pour l'emplacement et l'édifice, et combien faudra-til encore pour terminer les travaux ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Jusqu'à présent nous avons dépensé $98,057.80.

M. CLARKE : Combien faudra-t-il dépenser encore pour terminer cet édifice ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : $90,000.

M. CLARKE : Le terrain et le dépôt d'armes coûteront $188,000 ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : $186,934, d'après les calculs de l'architecte.

M. INGRAM : L'honorable ministre a conclu que j'ai montré un peu d'impatience en posant ces questions ; il prétend que, parce qu'il a fourni ces renseignements à un autre député, cela devrait suffire. Nous avons le droit, et pour plusieurs raisons, de renouveler des questions au cours des différentes sessions. Quand mon honorable ami (l'honorable M. Sutherland) a pris la direction du ministère des Travaux publics, on lui a signalé certains abus, et il nous a promis qu'il n'entreprendrait aucun ouvrage sans avoir obtenu une estimation du coût total de ces travaux. Mais nous avons des preuves nombreuses qu'il n'a pas suivi le programme qu'il s'était tracé. Le ministre secoue la tête, mais puis lui dire que, dans le cas de l'hôtel des postes de Guelph, l'estimation du coût total fut dépassée de plusieurs milliers de dollars. Dans Alexandria, le ministre a payé $3,500 un terrain qu'on aurait payé trop cher à $1,500, et nous ne savons pas ce que va coûter l'édifice public qu'on construira dans cette petite ville. Nous manquerions à notre devoir, si, à chaque session, nous n'insistions pas à obtenir tout renseignement concernant les édifices publics dont on a commencé la construction. Je suis certain qu'il en est du dépôt d'armes de London comme des autres ouvrages publics, et que le coût dépassera l'estimation faite d'abord.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je ne reproche pas à l'honorable député de me poser des questions, mais je ne crois pas qu'il soit bien dans la note parlementaire qu'un député se lève pour demander des renseignements et que, quelques minutes plus trad, un autre membre de la Chambre pose exactement les mêmes questions. Je suis toujours heureux de pouvoir fournir tous les renseignements que je possède—

M. CLARKE : Le ministre peut-il me fournir ce renseignement maintenant?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je n'ai pas les soumissions ici, mais je produirai avec plaisir une liste des soumissions, les noms des soumissionnaires et le montant de leurs soumissions.

M. INGRAM : La construction de cet édifice est-elle terminée?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Non, mais le contrat entre le gouvernement et les entrepreneurs exige que ces travaux soient terminés le 31 décembre 1904.

M. INGRAM : Avons-nous le droit de poser des questions au sujet de cet édifice?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je ne discute pas notre droit, mais on ne doit pas attendre d'un ministre qu'il ait sous la main tous les dossiers, toutes les liasses de documents de son ministère, pour répondre à des questions se rapportant à des affaires qui remontent à plusieurs années passées.

M. COCHRANE : Il est plus facile pour le ministre d'obtenir ces renseignements des fonctionnaires qu'il a sous ses ordres qu'il nous est facile de chercher ces détails dans les Débats pour savoir ce qui a été dit, il y a quelques années. L'inconvénient avec les ministres actuels, c'est que, lorsqu'on leur pose une question, ils nous font un sermon sur ce que nous devrions faire. S'ils employaient à nous répondre le temps qu'ils dépensent ainsi, nous dépêcherions la besogne bien plus facilement. Le fait est, ainsi que nous avons l'habitude de dire dans le pays, que ces messieurs se montent la tête lorsqu'ils deviennent ministres ; ils croient qu'ils ne doivent plus fournir de renseignements au peuple. Qu'ils se rappellent leurs anciennes sorties contre le gouvernement conservateur, et ils comprendront alors les droits de l'opposition. Si j'étais ministre de la Couronne——

Un DEPUTE : Ecoutez ! écoutez !

M. COCHRANE : Vous faites beaucoup de bruit et vous semblez prendre un air comique, mais je vous dis que si j'étais ministre

de la Couronne et si je venais demander à la Chambre un crédit quelconque, j'aurais une connaissance parfaite des faits et des chiffres, et je ne gaspillerais pas mon temps à sermonner les membres de l'opposition qui demanderaient des renseignements qui devraient leur être fournis.

M. BLAIN : Quels appointements recevra l'architecte qui surveillera la construction de cet édifice?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Il recevra deux pour cent.

M. GILMOUR : Ces entrepreneurs devront-ils terminer aussi l'ameublement de cet édifice, ou faudra-t-il payer pour l'installation?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : L'ameublemnt et les appareils de chauffage ne sont pas compris dans ce contrat.

M. INGRAM : Le ministre des Travaux publics déclare-t-il avoir fourni ce renseignement à la Chambre, il y a deux ans?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Non. J'ai dit que les soumissions avaient été déposées sur le bureau de la Chambre, mais je n'ai pas indiqué la date de cette production.

M. INGRAM : Le ministre nous dit maintenant que cet édifice coûtera $186,000. Si l'on tient compte des renseignements que nous avons obtenus, il y a deux ans, on ne doit pas s'étonner de nous entendre demander des renseignements à chaque session.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je ne suis pas responsable des renseignements fournis par le ministre des Travaux publics, il y a deux ans. Je me rappelle parfaitement que, l'an dernier, j'ai dit que, d'après estimation, le coût total serait de $175,000 à $180,000. J'ai éprouvé beaucoup de difficultés à faire préparer une estimation, et maintenant que l'ouvrage es à peu près terminé, considérant le montant en jeu, je crois que cette estimation était assez juste après tout.

M. INGRAM : Je vais lire la réponse que nous avons obtenue, lorsque cette question du dépôt d'armes de London, a été soumise à la Chambre, il y a deux ans :

M. SPROULE : Quel sera le coût total de cet immeuble ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai déjà déclaré à la Chambre que je ne me propose pas de dépenser plus de $100,000 à London. J'ai déjà acheté une partie du terrain, mais il reste encore deux petits lopins que je voudrais acquérir, si je puis les obtenir à de bonnes conditions. Le district militaire de London est très important, et il n'est que juste de lui donner des édifices militaires en rapport avec cette importance.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Ce n'est pas moi qui ai fait cette déclaration.

M. INGRAM: Non, assurément; c'est celui qui occupait alors la position de ministre des Travaux publics. Je ne tiens pas mon honorable ami (M. Sutherland) responsable de ce qui s'est passé avant son entrée en fonctions. Je signale simplement un cas qui se reproduit dans tous les ministères ; on avance un fait au cours d'une session, et l'on en affirme un autre tout a fait contraire à la session suivante. Voilà ce que l'opposition condamne, et c'est aussi la raison qui nous oblige à consulter les anciens comptes rendus des débats qui ont eu lieu ici. Je suis convaincu que l'on se moque de nous dans certaines circonstances. Les ministres veulent tricher au jeu lorsqu'ils nous présentent les crédits de leur ministère respectif en nous donnant le moins d'explication possible. Ils savent, en effet, que les renseignements qu'ils nous fourniraient seraient rapportés dans les Débats et qu'on pourrait les invoquer plus tard contre eux. Tant qu'on ne fera pas preuve de plus d'honnêteté dans les réponses qu'on donne aux interpellations, des difficultés de ce genre continueront à se produire.

M. BLAIN : En relisant la discussion de l'année dernière je vois que le ministre nous a dit que l'architecte recevait une commission de 2½ pour cent. Y a-t-il eu depuis l'année dernière des changements dans cet arrangement, ou la politique du gouvernement est-elle d'employer un ingénieur-dirigeant dans les endroits où l'on construit des édifices de cette sorte, et les honoraires qu'on leur paie sont-ils uniformes dans toutes les parties du Canada ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Ma politique est d'engager un architecte de l'endroit où se font les travaux chaque fois que la chose est possible. La commission que nous accordons pour surveiller les travaux, lorsque les plans, devis et cahiers des charges ont été préparés par les employés du département, est de 2 par cent.

M. CLANCY : Est-ce que les plans ne sont pas toujours préparés par l'architecte en chef du département ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je ne voudrais pas dire toujours. Il y a des cas où un architecte de l'endroit prépare les plans, et il est payé en sus pour cela. Mon honorable ami sait que le tarif des architectes d'Ontario, pour la préparation des plans et devis et la surveillance des travaux, est 7 par cent. Mais la politique générale que j'ai adoptée et que je m'efforce de mettre en pratique est de faire préparer les plans par les architectes du ministère, et d'employer un architecte de l'endroit pour surveiller les travaux.

M. CLARKE : Qui a préparé les plans dans ce cas-ci ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : L'architecte du ministère.

M. GILMOUR : Qui est l'architecte dirigeant à London ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : M. Henry a agi comme commis des travaux.

On fait certainement une grande économie en conduisant les travaux de cette façon au lieu de la manière qu'on les conduisait autrefois.

M. BLAIN : Emploie-t-on un architecte de l'endroit pour diriger les travaux chaque fois que l'on construit un édifice dans une ville ? Sinon, pourquoi fait-on une exception pour London ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je viens de dire que chaque fois que j'ai eu à commencer des travaux, ma politique a été d'employer un architecte de l'endroit lorsqu'il y en a un. Là où il n'y en a pas nous employons un contremaître.

M. GILMOUR : M. Henry reçoit-il un supplément pour agir comme commis des travaux ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Non.

M. GILMOUR : C'est un bon homme.

M. BLAIN : A-t-on employé un architecte de l'endroit pour surveiller les travaux de construction de la salle d'armes de Chatham ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND: Pas encore, mais on en nommera un probablement.

M. BLAIN : En a-t-on nommé un à Cobourg ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : On n'en a pas encore nommé là non plus.

M. SAMUEL HUGHES : Pourquoi n'y a-t-il rien dans le budget pour une salle d'exercices à Lindsay ? Si je ne fais pas erreur, cette salle a été promise il y a trois ans environ.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : La raison en est qu'il n'y a pas de nouveaux crédits dans le budget.

M. SAMUEL HUGHES : Y en aura-t-il dans le budget supplémentaire ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Oui, mais je ne sais pas quels seront les endroits fortunés.

M. SAMUEL HUGHES : Nous avons montré beaucoup de patience à Lindsay, et je crois que le ministre a dit, l'année dernière, que la demande de cette ville serait mise sérieusement à l'étude. J'ai compris que cela voulait dire qu'il porterait un crédit au budget pour cette session. J'espère que les crédits supplémentaires contiendront une bonne somme pour cette salle d'exercice.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : J'ai expliqué déjà au commencement de cette discussion qu'en conséquence de la longueur de la dernière session nous n'avons pas eu le temps, pendant la vacance, d'expédier beaucoup d'ouvrage et que nous ne demandions virtuellement dans ce budget que la répétition des crédits votés l'année dernière, mais aussitôt qu'il sera possible le gouvernement s'occupera de servir les villes importantes.

M. BLAIN : Le ministre voudra-t-il nous indiquer dans cette page quels sont les endroits où il emploie un architecte de l'endroit pour surveiller les travaux ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Toronto, Hamilton, Brantford, Guelph—mon honorable ami ne s'attend pas certainement à ce que j'aie tous ces noms à la mémoire. J'ai mentionné Halifax l'autre soir. Dans la plupart des villes importantes, nous employons un architecte résident, et ainsi que je l'ai dit, c'est la politique que je m'efforce de mettre en pratique.

M. BLAIN : A un tarif uniforme de 2 par cent ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Naturellement. Dans certains endroits ce peut être plus ; dans d'autres moins. A Halifax, je crois que nous payons 1½ par cent, mais 2 par cent est à peu près la moyenne.

M. BLAIN : Je comprends qu'à London l'architecte est en même temps commis des travaux. Reçoit-il une rétribution à part pour cela ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Non.

M. INGRAM : London est un cas exceptionnel. Il y a plusieurs autres travaux où les employés reçoivent une rétribution à part leur traitement régulier. A la Colombie Anglaise, il y en a qui gagnent ainsi jusqu'à $7 par jour, et dans d'autres parties du pays, de $2.50 à $3.50. On devrait remédier à cela. Ces engagements de commis surintendants des travaux ont l'effet de faire durer plus longtemps les travaux de construction, car il est de l'intérêt de ces employés de recevoir leur paie le plus longtemps possible. Ce n'est pas le commis des travaux qui se plaindra qu'il n'y a pas assez d'ouvriers pour terminer l'ouvrage dans un temps raisonnable. C'est une des raisons pour lesquelles la construction de nos édifices publics dure si longtemps. Au lieu de payer ces employés à la journée, il vaudrait mieux les payer à commission.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : L'honorable député approuve alors la politique que j'ai adoptée.

M. INGRAM : Si l'honorable ministre a adopté la politique de donner une commission au lieu d'employer un serveillant à la journée, j'approuve.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : C'est ce que j'ai fait et ce que je m'efforce de faire.

M. INGRAM : L'honorable ministre mérite nos félicitations et j'espère que nous ne découvrirons pas plus tard qu'il n'a pas suivi cette politique.

M. WILSON : Où est la nécessité d'avoir un architecte et un commis des travaux en même temps ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : De quels traveaux l'honorable député parle-t-il?

M. WILSON : De tous les travaux indistinctement. Qu'y a-t-il besoin d'un commis et d'un architecte à la fois ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Vu qu'il n'y a pas de commis des travaux dans ce cas-ci, je ne puis donner les raisons pour lesquelles il aurait dû y en avoir un.

M. WILSON : J'ai compris qu'il y avait un commis et un architecte, mais que ces deux fonctions étaient remplies par la même personne ; j'ai compris aussi que c'est une chose assez habituelle que d'avoir un commis des travaux et un architecte en même temps pour surveiller les travaux. Je demanderai à l'honorable ministre s'il n'y a pas des travaux auxquels il emploie un architecte résident et un commis des travaux?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je ne m'en rappelle aucun. Certainement pas dans ce cas-ci.

Edifice public d'Oshawa, $18,000.

M. CLARKE : Combien d'argent va coûter cet édifice ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je veux mettre en pratique la politique que j'ai énoncée et que l'on a approuvée comme étant la bonne, savoir de donner une évaluation aussi proche que possible du coût total de l'édifice. Tout homme raisonnable admettra qu'il peut y avior quelquefois des variations dans les estimations du coût d'un édifice, des variations très naturelles quelquefois, sans qu'il y ait de la part du ministère aucun désir de tromper la Chambre. Les estimations sont faites par l'architecte en chef qui s'en rapporte dans une grande mesure à ses subordonnés.

M. CLARKE : Si l'architecte en chef fait un rapport sous sa signature, il ne s'en rapporte pas à ses subordonnés.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Non pas en règle générale, mais il peut obtenir ses chiffres de son personnel d'employés, et le ministre en est tenu responsable. Mon intention est, dans tous ces travaux, de dire à la Chambre ce que nous croyons qu'ils coûteront réellement, et dans ce cas-ci lés calculs sont que l'édifice coûtera $25,941.58.

M. CLARKE : Combien coûte le terrain ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : $2,900, et le chiffre que j'ai donné comprend cette somme.

M. TAYLOR : A-t-on dépensé quelque chose déjà pour la construction de cet édifice ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Non ; mais nous avons payé le terrain.

M. TAYLOR : Quelle est la grandeur du terrain ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : 82 pieds 5 pouces de front sur 140 pieds de profondeur.

M. BLAIN : De qui avez-vous acheté ce terrain ? L'honorable ministre consentira peut-être à nous faire l'historique de l'achat de ce terrain.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : La seule histoire que je puisse donner est que le ministre des Travaux publics a été autorisé par décret du Conseil rendu le 24 décembre 1902 à acheter de M. Finnegan ce dit terrain pour la somme de $2,900. Ce lot est le numéro trois sur le côté nord de la rue King. C'est un lot de coin.

M. BLAIN : A-t-on envoyé quelque fonctionnaire du département pour voir si le terrain était convenable ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Oui.

M. BLAIN : L'honorable ministre voudra-t-il nous donner le rapport de celui qui a été envoyé pour choisir le terrain ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Ce n'est pas un fonctionnaire du ministère qui a fait le choix. Je crois qu'il a été acheté sur la recommandation du député du comté et du maire de la ville.

M. CLARKE : Les plans sont-ils complétés ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Non.

M. CLARKE : Mais l'honorable ministre engage sa réputation en nous disant que l'édifice ne coûtera pas plus que $25,000.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : J'ai fait une réserve.

M. CLARKE : Ces estimations ont-elles été faites avant que les plans fussent complétés ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Les plans n'étaient pas complétés, nous ne pouvons que faire une estimation approximative et je l'ai fait faire afin de tenir à ma promesse. D'après les fonctionnaires du ministère, cet édifice peut être construit pour cette somme, pourvu qu'il n'y ait pas de forte augmentation dans le coût des matériaux ou des ouvriers.

M. BLAIN : Le ministère suit-il une politique définie dans l'achat de ces terrains ? La coutume est-elle de les acheter sur la recommandation du député du comté, et dans le cas où ce député n'est pas un partisan du gouvernement quelle est la politique de l'honorable ministre ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : La politique du gouvernement dans ces matières ressemble beaucoup à celle d'une corporation ou d'un individu. Nous essayons à faire le mieux que nous pouvons. Règle gé-

nérale, le public s'intéresse à ces achats, et les corps municipaux font leurs représentations au gouvernement. Lorsqu'il s'agit de salles d'armes, par exemple, la milice locale fait savoir ses préférences, et le conseil municipal donne aussi généralement son opinion. Mon honorable ami admettra que si les corps publics ne faisaient pas ces représentations, ils ne rempliraient pas leur devoir.

M. T. I. THOMSON : A-t-on fait savoir à quelqu'un à Oshawa ou dans le comté que le gouvernement se proposait d'acheter ce terrain ? On m'a dit que M. Finnegan avait acheté ce terrain quelques mois auparavant pour une somme beaucoup moindre que le prix qu'il a obtenu du gouvernement.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : D'après les renseignements que je possède, ce que dit l'honorable député de Grey-nord n'est pas fondé. Ni le ministre ni les fonctionnaires du ministère n'ont fait savoir quel terrain l'on achèterait.

M. T. I. THOMSON : Je suppose que l'achat a été fait sur la recommandation du député du comté ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Le député du comté a recommandé d'acheter ce terrain, et le conseil municipal a fait la même recommandation. Le maire et peut-être les membres du conseil m'ont recommandé cet emplacement.

M. T. I. THOMSON : Si j'ai parlé ainsi, c'est parce qu'un citoyen important d'Oshawa m'a informé que ce M. Finnegan avait acheté ce terrain peu de temps auparavant et à un prix beaucoup moindre que celui qu'il a obtenu du gouvernement. L'honorable ministre ne dit pas que quelqu'un n'a pas été renseigné sur les intentions du gouvernement et j'en conclus que quelqu'un a obtenu des renseignements.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Tout ce que je sais, c'est que la personne de qui le gouvernement a acheté ce terrain en était devenue propriétaire peu de temps auparavant.

Quelques DEPUTES : Oh ! oh !

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Eh bien, qu'y a-t-il ?

M. T. I. THOMSON : Cette personne n'aurait pas acheté ce terrain si elle n'avait pas appris que le gouvernement se proposait de l'acheter.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je suis informé du contraire. Je ne crois pas cependant que ce point soit très important. Le terrain donne satisfaction aux citoyens d'Oshawa, et le prix est considéré raisonnable.

M. CLARKE : Dans le cas d'Alexandria l'architecte en chef a recommandé $3,500 comme un prix raisonnable. Y a-t-il un rapport de l'architecte en chef dans ce cas-ci. S'il n'y en a pas quelle en est la raison ? Quels sont les cas dans lesquels il faut cette recommandation de l'architecte et quels sont les cas dans lesquels il ne la faut pas.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je ne connais pas de cas où cette recommandation n'est point exigée.

M. CLARKE : Y a-t-il une lettre de l'architecte en chef dans ce cas-ci ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Il doit y avoir une recommandation d'un fonctionnaire du ministère. L'architecte en chef ne peut pas aller partout. La coutume est, pour les endroits éloignés, d'avoir un rapport d'un employé dans le district. Je ne sais pas quel est l'employé qui a donné son certificat dans ce cas-ci.

M. CLARKE : L'honorable ministre se rappelle-t-il la teneur du rapport de cet employé ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je ne me la rappelle pas. Le rapport devait être favorable, car autrement je m'en souviendrais.

M. CLARKE : Avait-on acheté un autre terrain avant celui-ci ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Pas à ma connaissance. On en a examiné plusieurs autres, mais je ne m'en souviens pas à l'heure qu'il est.

M. INGRAM : L'honorable député d'Ontario-sud (M. Ross) est à son siège. Il pourra peut-être nous renseigner sur ce sujet. Si le gouvernement construisait un édifice public dans mon comté, je voudrais donner au comité tous les renseignements qui seraient en ma possession, et l'honorable député (M. Ross) est toujours si complaisant que je suis certain qu'il sera heureux de nous renseigner.

M. BENNETT : Avant que l'honorable député se lève je voudrais poser une question. Quelle est la distance entre ce terrain et la Western Bank, laquelle, si je ne me trompe, est à l'angle de la rue principale et d'une rue transversale.

M. WILLIAM ROSS (Ontario-sud) : Le terrain est à une rue de distance de la Western Bank, qui est sur la principale des rues transversales. Il y avait trois terrains qui auraient pu être achetés; le premier éloigné d'une rue à l'ouest, le deuxième d'une rue à l'est et le troisième d'une rue au sud, mais on a jugé que celui qui a été acheté était le plus désirable et je crois encore que le choix en a été judicieux. Naturellement il peut y avoir différentes opinions à ce sujet, les voisins du terrain du sud ou de l'ouest peuvent croire qu'on s'est trompé, mais à tout prendre je crois que le choix est bon, et vu le prix qu'ont atteint les terrains dans cette partie du pays, je crois que le prix qu'on a payé est raisonnable.

M. T. I. THOMSON : Le bureau de poste ne sera-t-il pas dans la ville ?

M. WM. ROSS (Ontario) : Oui, éloigné d'une rue à l'ouest de la rue transversale principale.

M. T. I. THOMSON : L'honorable député a parlé de terrains dans cette partie du pays.

M. INGRAM : L'honorable député nous dit qu'il a été question de trois terrains. Voudrait-il nous dire en quel temps on a discuté le choix entre ces emplacements ?

M. WM. ROSS (Ontario) : Je crois que c'est après que fut déposé le budget dans lequel il y avait un crédit pour un édifice public à Oshawa.

M. INGRAM : C'est-à-dire pendant la dernière session ?

M. WM. ROSS (Ontario) : Je le crois.

M. INGRAM : Peut-être que l'honorable député pourra nous dire vers quel temps M. Finnegan a acheté le terrain qu'il a ensuite revendu au gouvernement.

M. WM. ROSS (Ontario) : Je n'en sais rien.

M. BENNETT : Est-ce que M. Finnegan n'a pas des liaisons commerciales avec le maire Fowke ?

M. WM. ROSS (Ontario) : Je n'en sais rien.

M. INGRAM : L'honorable député d'Ontario-sud dit qu'il ne sait pas si M. Finnegan a acheté ce terrain pendant que l'on discutait le choix entre les trois, mais dira-t-il que M. Finnegan ne lui a pas demandé quel terrain le gouvernement choisirait probablement ?

M. WM. ROSS (Ontario) : Je ne sais pas ce que M. Finnegan ou d'autres personnes ont pensé, je n'ai jamais eu de communication avec lui, il ne m'a jamais rien demandé et je ne lui ai jamais rien dit.

M. T. I. THOMPSON : Le fait n'en demeure pas moins que dans la ville d'Oshawa on croit qu'il y a eu quelque chose d'irrégulier dans l'achat de ce terrain. On dit ouvertement que l'on a spéculé avec le gouvernement. M. Finnegan a acheté le terrain ostensiblement pour le revendre au gouvernement et a réussi dans ses projets. Je voudrais savoir sur l'avis de qui le gouvernement a acheté le terrain à ce prix.

M. WM. ROSS (Ontario) : Je suis convaincu qu'il n'y a absolument rien de fondé dans ce que dit l'honorable député de Grey-nord (M. T. I. Thompson). J'en suis certain, parce que j'ai participé à la transaction.

M. BENNETT : Je dois féliciter l'honorable député d'Ontario-sud (M. Ross) de parler aussi ouvertement qu'il le fait aujourd'hui. Après tout le bruit qui s'est fait dans Oshawa à propos de la nomination du directeur de la poste l'honorable député ne doit pas voir surgir avec plaisir une affaire du même genre à propos du bureau de poste. Si l'honorable député voulait être franc et sincère il dirait à la Chambre que le choix du terrain pour le bureau de poste a été une question brûlante à Oshawa. L'honorable député dit qu'il ne sait pas si Fowke et Finnegan sont en société. N'est-ce pas un fait admis à Oshawa que Fowke et Finnegan étaient en société pour l'achat de ce terrain ?

M. WM. ROSS (Ontario) : Je n'en sais rien.

M. BENNETT : L'honorable député est sur ses gardes, car c'est une question brûlante.

M. CAMPBELL : Qu'est-ce qu'une question brûlante ?

M. BENNETT: Les légumes sont pour mon honorable ami une question brûlante. C'est un spectre pour lui. Or l'achat de ce terrain a été la question brûlante à Oshawa. Plusieurs libéraux sont absolument dégoûtés de l'affaire du bureau de poste. Puis-je demander au ministre des Travaux publics s'il sait que l'on a fait une pétition demandant l'établissement d'un deuxième bureau de poste, à cause de la décision du gouvernement de placer le bureau où on va le placer ? L'honorable député d'Ontario-sud a-t-il entendu parler de cette pétition ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je n'en connais rien.

M. BENNETT : Puis-je demander à l'honorable député d'Ontario s'il en sait quelque chose ?

M. WM. ROSS (Ontario) : Je sais que l'on a adressé au directeur général des Postes une pétition lui demandant d'établir un bureau de poste dans la partie sud d'Oshawa, mais je ne sais pas si cette pétition est due au choix de l'emplacement futur du présent bureau. Je félicite l'honorable député de Simcoe (M. Bennett) de sa conduite délicate dans cette discussion.

Je ne crois pas, comme il le dit, que cette question soit une question brûlante parmi les libéraux d'Oshawa. Le " Vendicator ", journal conservateur, a essayé d'en faire une question brûlante et de l'exploiter à l'avantage de son parti, mais d'après ce que je connais de la transaction, je n'y ai vu rien de mal, et je répète ce que j'ai déjà dit, savoir que je crois l'emplacement choisi admirable et qu'il donne satisfaction à la majorité des citoyens d'Oshawa ainsi que cette majorité peut le dire.

M. BENNETT : Une chose certaine, c'est qu'aussitôt qu'il a été connu que le gouvernement devait acheter l'emplacement Finnegan, un grand nombre de résidents de la partie sud de la ville, qui auparavant étaient très satisfaits de l'emplacement actuel du bureau de poste, se dirent qu'il était de leur

devoir d'envoyer une pétition demandant au gouvernement d'établir un bureau de poste dans une autre partie de la ville. Il va sans dire que ce ne fut que lorsque les amis de l'honorable député eurent décidé de placer le bureau de poste à cet endroit que ces citoyens purent dire que ce choix était désavantageux. La Chambre me permettra de lui lire ce que dit le " Vendicator." L'honorable député pourra feuilleter le journal libéral de l'endroit et il n'y trouvera pas une seule ligne favorable au terrain qui a été choisi. Je sais que l'honorable député n'aime pas beaucoup certains articles du " Vendicator ", mais l'honorable député n'a qu'à s'en prendre à lui-même. Voici ce que dit le " Vendicator :—

Maintenant que l'on a décidé d'éloigner encore le bureau de poste, la partie sud et sud-ouest de la ville demandent un deuxième bureau de poste. Les citoyens de cette partie de la ville se révoltent avec raison à cause de la façon dont ils sont traités.

Si l'emplacement du nouveau bureau de poste avait été choisi là où le bureau devait être placé, et là ou on pouvait l'acheter pour la moitié du prix, au coin Coburn, cette demande d'un deuxième bureau de poste n'aurait jamais été faite, mais les citoyens de la partie sud de la ville ont des droits, et ont pris immédiatement les moyens de les affirmer. Ils savent parfaitement que leurs intérêts ont été sacrifiés pour permettre à une petite clique de libéraux de purger le trésor public de quelques centaines de dollars.

Le " Vendicator " ne dit pas clairement, mais il donne à entendre qu'il y a plus qu'une personne intéressée à vendre ce terrain, et c'est aussi ce que l'on m'a dit. Je crois que l'on dit vrai et que le terrain n'a été acheté que peu de temps avant que le ministère eût décidé d'en faire l'acquisition.

Tout le monde souffre de ce mauvais choix, et tant que le bureau de poste sera à cet endroit le mal durera. S'il y avait un changement du gouvernement nous sommes sûrs que pas une brique ne serait posée là. L'emplacement est bon pour un pâturage de bêtes à cornes, ou un champ de croquet.

Mieux vaut mille fois laisser pendant une génération encore le bureau de poste à l'endroit où il est maintenant que de causer des incommodités à toute une ville pour satisfaire les appétits de quelques besogneux politiques.

Vais-je demander maintenant à l'honorable député d'Oshawa-sud s'il y a quelque bâtiment sur le terrain que le gouvernement a acheté ?

M. WM ROSS (Ontario) : Oui, il y a une maison dans laquelle habite une famille, mais cette maison a été pendant vingt-cinq ou trente ans habitée par un médecin. Je dirai en outre à l'honorable député que ce terrain, d'après mes souvenirs, n'est éloigné que de dix ou douze portes du présent bureau de poste, et cet emplacement a autant de valeur que n'importe quel autre dans Oshawa. Il n'y a que deux rues entre la propriété Cockburn et le terrain acheté par le gouvernement. Les trois terrains entre lesquels le gouvernement a eu à choisir n'étaient éloignés que d'une rue du centre absolu de la ville; la propriété Cockburn n'était qu'une rue au sud et ce terrain, une rue à l'est; il y avait aussi un troisième terrain éloigné d'une rue à l'ouest. Ces terrains étaient les meilleurs entre lesquels on pouvait choisir.

M. BENNETT : Je connais un peu Oshawa où je suis déjà allé. Or, à deux rues en arrière de ce coin reculé, vous êtes en dehors de la partie commerciale de la ville. Le fait que l'on a hésité entre trois emplacements différents, ainsi que le dit le ministre, et le fait que ce terrain n'a été acheté par le gouvernement que peu de temps après que le vendeur l'eût acheté lui-même, enfin, le dernier fait que cet achat a été ouvertement blâmé par ce journal sans que le journal du parti opposé dise un mot en faveur, nous autorisent à croire que l'on a exercé une forte pression politique.

M. WM. ROSS (Ontario) : L'honorable député se trompe lorsqu'il dit que l'autre journal n'a rien dit en faveur de l'achat. Mais peu importe ce que les journaux ont dit, je maintiens que la grande majorité de la population d'Oshawa est satisfaite du terrain qui a été choisi. N'importe lequel des quatre lots de coin dans le centre de la ville aurait coûté beaucoup plus cher, et à mon avis, il n'y a pas dans Oshawa de meilleur emplacement que celui qui a été choisi. C'est un coin et le terrain a 82 pieds et 5 pouces de front sur 140 pieds de profondeur. C'est un terrain magnifique pour un édifice public. La ville s'étend dans cette direction. Le terrain n'est qu'à un demi-mille à l'est du centre de la ville. La ville s'étend vers l'est, et les fabriques se placent dans la partie est, sud et nord-est de la ville.

M. T. I. THOMSON : Puis-je demander à l'honorable député si le journal libéral a recommandé l'achat de ce terrain aussi fortement qu'il a recommandé la nomination du directeur actuel de la poste ?

M. WM. ROSS (Ontario) : L'honorable député désire-t-il réellement une réponse à sa question ?

M. T. I. THOMSON : Le terrain a-t-il été acheté à un nommé Finnegan ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Oui.

M. T. I. THOMSON : Je demanderai à l'honorable député d'Ontario-sud de vouloir bien nous dire quelle est la distance entre ce terrain et la rue commerciale de la ville?

M. WM ROSS (Ontario-sud) : Le terrain est sur la rue Commerciale et un seul carré de maison le sépare du centre commercial de la ville.

M. T. I. THOMSON : Le " Vindicator " dit que c'est un pâturage pour les bêtes à cornes.

M. WM ROSS (Ontario-sud) : Il ne faut pas ajouter foi à tout ce que dit le " Vindicator."

M. T. I. THOMSON : Je suppose que ce journal représente l'opinion publique dans une certaine mesure. Ce terrain a 80 pieds de front, dit-on, et bien qu'on l'ait payé plus de $3,000 un des journaux de la ville dit que ce n'est qu'un pâturage pour les veaux. Sous quelque aspect que l'on envisage la question, elle a mauvaise mine et le fait demeure que Finnegan avait acheté ce terrain quelque temps seulement auparavant. Il doit avoir appris que le gouvernement se proposait de l'acheter.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : L'honorable député serait-il assez bon pour me dire combien il l'a payé ?

M. T. I. THOMSON : Si vous me donnez un peu de temps je vous obtiendrai ce renseignement.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : On m'informe que la personne qui a acheté cette propriété a payé une très forte somme pour l'avoir et qu'il en a vendu la meilleure partie pour un prix pas plus élevé en proportion que celui qu'il a payé pour toute la propriété. Je demandais le renseignement pour moi seulement.

M. T. I. THOMSON : Si l'honorable ministre veut attendre vingt-quatre heures je promets de lui obtenir ce renseignement.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : La question n'est pas assez importante pour cela.

M. T. I. THOMSON : Je suppose que cela ne changerait rien à l'affaire, mais il est aussi bien que le pays sache comment s'achètent les terrains pour le gouvernement. Il y a du louche dans cette transaction et il vaut autant aller au fond tout de suite. Je ne sais pas jusqu'à quel point le ministre est responsable, mais si le député est le coupable, il est bon que ses électeurs le sachent.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je suis entièrement responsable de cet achat et si l'honorable député dit qu'il sait quelque chose qui ait la moindre apparence suspecte, il est de son devoir comme député, non pas d'insinuer ou de parler comme il a fait devant le comité, mais d'apporter les preuves de ce qu'il dit. Je prends la pleine responsabilité de l'achat de ce terrain. Je dis que le prix donné est très raisonnable, et autant que j'ai pu connaître le sentiment des citoyens d'Oshawa sans distinction de partis politiques, ce terrain est le plus convenable de tous ceux qui nous ont été offerts pour le prix que nous voulons payer. Il n'y a rien dans l'opération dont qui que ce soit ait à rougir. Je ne crois pas qu'il soit digne de la part d'un député qui n'a pas de faits sur lesquels il puisse s'appuyer, ni de renseignements à donner, de mettre en doute la certitude des intentions d'un ministre, des fonctionnaires publics et même des citoyens d'Oshawa. Les racontars qu'il rapporte ici n'ont pas le moindre fondement. L'honorable député devrait critiquer la transaction dans ses mérites, et s'il connaît quelque chose de mal il est de son devoir de le dévoiler.

M. CLARKE : Le ministre a-t-il envoyé quelqu'un à Oshawa pour dresser un rapport?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Oui.

M. CLARKE : Pouvons-nous prendre connaissance de ce rapport ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Certainement.

M. T. I. THOMSON : Pendant combien de temps le projet d'acheter ce terrain a-t-il été en suspens au ministère avant la conclusion de l'achat.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Environ trois mois.

M. T. I. THOMSON : L'honorable ministre aurait-il quelque objection à déposer la correspondance sur le bureau de la Chambre?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Pas la moindre. Si l'honorable député désire l'avoir, je ne lui donnerai même pas la peine de faire une motion. Je me ferai un plaisir de la faire mettre sur le bureau de la Chambre.

M. T. I. THOMSON : Pourquoi a-t-il fallu trois mois pour négocier cet achat ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je ne pourrais pas dire pourquoi.

M. CLARKE : On n'a pris que douze jours pour décider l'achat du terrain d'Alexandria.

M. T. I. THOMSON : Ce que j'ai dit ici aujourd'hui, je le tiens d'un citoyen en vue d'Oshawa. Je le crois parfaitement digne de foi, et c'est pour cela que j'ai répété ici ce qu'il m'a dit.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : L'honorable député voudra-t-il bien nous désigner cet individu? J'ignore si la correspondant en question a formulé les insinuations que l'honorable député a répétées dans cette Chambre ; mais eu égard à l'importance de la chose, il conviendrait qu'il en assumât la responsabilité. Il invoque, affirme-t-il l'autorité d'un citoyen respectable. En justice pour les autres citoyens d'Oshawa, et pour moi-même, il devrait désigner ici publiquement l'auteur de ces affirmations.

M. T. I. THOMPSON : Je fais ces déclarations sous ma propre responsabilité et je prie le ministre de laisser en suspens l'article en discussion.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Le comité en conviendra, il n'y a nullement lieu de suspendre l'étude de cet article. Que

l'honorable député nous allègue une seule raison légitime militant en faveur de sa proposition, je serai bien aise d'y acquiescer. Toutefois, en présence des insinuations qu'il s'est permises, s'il est d'avis que ces assertions sont conformes à la vérité des faits, l'ajournement de l'étude de cet article serait en pure perte ; car, la seule ligne de conduite convenable serait de demander une enquête au sujet de ces déclarations.

M. CLARKE : Le député de Grey-nord (M. Thomson) a formulé ces affirmations il y a quelque temps, et il a respectueusement suggéré au ministre de suspendre l'article en question pendant vingt-quatre heures, afin d'obtenir des renseignements plus précis et plus circonstanciés.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : De quelle nature seraient ces renseignements ?

M. CLARKE : Ces renseignements porteraient sur les déclarations que l'honorable député a formulées. Si le ministre tient à ce que le député de Grey-nord complète les affirmations qu'il a formulées, pourquoi n'accepterait-il pas la proposition en question et ne laisserait-il pas l'article en suspens pendant vingt-quatre heures ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : On n'a allégué aucune raison à l'appui de cette proposition.

M. CLARKE : Le ministre vient d'accuser le député de Grey-nord d'avoir formulé des déclarations qu'il est dans l'impuissance de prouver. Mon honorable collègue a demandé du délai, afin d'apporter des preuves et des documents à l'appui de ses affirmations. C'est une demande fort légitime. Si le ministre tient à mettre l'honorable député en lieu de faire cette preuve, qu'il laisse l'article en suspens.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Ce n'est pas en laissant l'article en suspens que l'honorable député atteindra son but. S'il possède quelques renseignements à l'appui de ses déclarations, je le mettrai en lieu de saisir le comité de ces pièces, en lui accordant un comité d'enquête. C'est la seule méthode parlementaire et conforme au droit constitutionnel qui lui permette de prouver ses affirmations.

M. WM. ROSS (Ontario) : Monsieur le président, le député de Grey-nord (M. Thomson) déclare tenir certains renseignements d'un respectable citoyen d'Oshawa. Il a sans doute obtenu certains renseignements à cet égard ; car, la chose est hors de doute, le choix d'un emplacement de ville pour un édifice public coûtant $20,000 ou $25,000 intéresse certains citoyens. Les uns tiennent à ce que le gouvernement place cet édifice dans la partie de la ville où ils demeurent et les autres demandent qu'on choisisse cet emplacement dans une autre direction ; mais si le gouverenement a pu acheter, moyennant $2,900, le terrain en question qui est à proximité de la rue principale, ayant 82 pieds 5 pouces sur 140 pieds et situé au coin d'une rue, le prix de cette propriété n'est nullement exagéré.

M. SAMUEL HUGHES : Combien cette propriété a-t-elle coûté à Finnegan ?

M. WM ROSS (Ontario) : Je l'ignore. Sans doute quelques citoyens d'Oshawa ont éprouvé une déception à cet égard. La déception qu'éprouve le " Vindicator " s'explique d'autant plus que, si on avait placé cet édifice au sud des quatres coins, il se serait trouvé presque à la porte du bureau de ce journal. A titre de représentant du comté, je n'hésite nullement à recommander le choix de ce terrain au gouvernement pour l'érection d'un bureau de poste. Relativement à ce journal qu'on a cité ici aujourd'hui, je dois déclarer qu'il m'a calomnié et vilipendé et qu'il a regardé d'un œil défavorable tout ce qui s'est fait dans ce comté. Je me suis efforcé en toutes circonstances d'agir avec justice et impartialité. A mon avis, rien n'autorise donc le délai qu'on demande. Si l'honorable député tient à nous donner quelques renseignements à cet égard, je serai bien aise que la question soit soumise à l'enquête du comité des Comptes publics où d'un comité spécial.

M. BENNETT : L'honorable député (M. Ross) n'a pas jugé bon de citer son propre journal " The Ontario Reformer " et cela pour d'excellentes raisons. Ce journal prétend que le public ne doit pas se préoccuper de toutes ces attaques relatives à l'achat de l'emplacement en question. Voici ce qu'il affirme :

> Si, comme on l'affirme, le prix de l'emplacement choisi pour le bureau de poste est trop élevé, ne serait-il pas possible que le prix de ce terrain ait été trop peu rémunérateur ?

Voilà un appel fort touchant. Le journal en question ne cherche pas à justifier l'achat de cet emplacement, parce qu'il serait situé dans un endroit central ; il se contente d'alléguer que le prix n'est pas exagéré.

M. BLAIN : Le ministre se propose-t-il d'employer un architecte et un conducteur des travaux de la localité pour ces édifices ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Non.

BLAIN : Le ministre affirme-t-il que le coût total de l'édifice, y compris l'appareil de chauffage et l'aménagement intérieur, s'élèvera à $25,900 ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Le coût précis sera d'environ $26,000 ; ce sont les chiffres que j'ai donnés.

M. CLARKE : Vous y ajoutez déjà $100.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : L'estimation précise est de $25,941.58, soit en chiffres ronds, $26,000.

M. BLAIN : Comment cette somme se répartira-t-elle entre l'édifice lui-même et l'aménagement intérieur ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Coût de l'édifice en chiffres ronds, $18,000 ; emplacement, $2,900; appareil de chauffage, $1,000; aménagements et mobilier, $2,200 ; fil métallique et lumière électrique, accessoires, $350 ; clôture et trottoirs, $400 ; autres frais, $1,000.

M. BLAIN : L'installation des calorifères sera-t-elle adjugée sur soumissions ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Oui.

Edifices publics d'Ottawa, ministères—Ascenceur neuf pour l'édifice de l'ouest, $6,000.

L'honorable M. SUTHERLAND : Il s'agit ici d'un ancien crédit. Nous avons demandé des soumissions. Il existe actuellement un petit ascenseur dans l'édifice de l'ouest, mais il n'est guère utilisable pour les besoins des ministères.

M. CLARKE : Cet ascenseur sera-t-il placé à l'entrée faisant face à la rue Wellington ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Je me suis consulté avec les ministres et les sous-ministres qui ont leurs bureaux dans cet édifice, et l'architecte en chef a jugé qu'il serait plus convenable d'installer l'ascenseur du côté de la rue Wellington.

M. CLARKE : Sera-ce là le coût définitif ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Oui.

M. CLARKE : De quel genre d'ascenseur s'agit-il ? Sera-t-il semblable aux ascenseurs installés dans cet édifice-ci ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Oui, notre expérience du passé nous permet de préciser le coût de cet ascenseur.

M. CLARKE : Qui a fourni l'ascenseur installé au parlement ?

L'honorable M. SUTHERLAND : C'est la compagnie d'ascenseurs " Fensom ".

M.CLARKE : Le ministre se propose-t-il d'acheter le nouvel ascenseur de la compagnie en question ?

L'honorable M. SUTHERLAND : J'y tiendrais beaucoup, car ces ascenseurs fonctionnent parfaitement, mais il me faudra la soumission la moins élevée. J'incline en faveur d'une fabrique canadienne.

M. CLARKE : Quel est le soumissionnaire heureux ici ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Nous venons précisément de demander des soumissions.

M. CLARKE : L'entreprise sera-t-elle adjugée à l'auteur de la soumission la moins élevée ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Oui.

Edifices ministériels d'Ottawa—Tiroirs en acier et tablettes à rouleaux, etc., $10,000.

M. CLARKE : Ces articles s'achètent-ils par voie de soumissions ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Non. Il n'existe que trois fabriques de ce genre au Canada et nous avons obtenu des fabricants les prix de ces articles. C'est à la demande des ministères que nous installons ces articles. Le ministère de l'Agriculture a donné à la " Canada Cabinet Company ", de Gananoque, une commande de $10,885; les ministères des Postes, de la Milice et des Chemins de fer et Canaux ont acheté de la " Office Specialty Co. " de Toronto, $22,406 valant de ces articles; le ministère de l'Intérieur, le bureau de l'auditeur général et le ministère des Chemins de fer et Canaux ont donné à l' " Eclipse Office Furniture Co. " d'Ottawa une commande de $19,625.

M. CLARKE : Où est situé ce dernier établissement ?

L'honorable M. SUTHERLAND : On m'informe que c'est un établissement important situé sur la rue Albert.

Edifices publics d'Ottawa—Pavement en face des édifices parlementaires, macadam de goudron, $6,900.

L'honorable M. SUTHERLAND : La session dernière, il a été formulé de sérieuses plaintes au sujet de la boue et de la poussière accumulées dans les allées autour des édifices, et c'est sur la recommandation de l'architecte du ministère que ces travaux s'exécuteront. Une compagnie de Toronto qui fabrique une nouvelle espèce de macadam nous a transmis des devis et j'ai donné instruction de lui adjuger l'entreprise.

M. CLARKE : Le ministère n'a pas demandé de soumissions ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Nous avons demandé une liste de prix à différentes compagnies—

M. CLARKE : Quelles sont ces compagnies ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Je ne saurais dire, mais nous avons demandé les prix du macadam de goudron, de l'asphalte ainsi que ceux de cette nouvelle substance dont le nom m'échappe. Le prix en est supérieur à celui de certaines compositions mais il est inférieur à celui d'autres substances et j'apprends que ce macadam donnera pleine satisfaction.

M. CLARKE : Le ministre voudrait-il bien nous communiquer un mémoire des compagnies auxquelles le ministère s'est adressé, ainsi que des différents prix ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Oui.

Edifices publics d'Ottawa—Hangar à charbon neuf, $10,000.

L'honorable M. SUTHERLAND : Le sous-ministre nous informe que nos installations à cet égard sont insuffisantes et il est d'urgence de construire un hangar pour protéger et mettre à l'abri la houille. Les entrepreneurs sont tenus de nous délivrer la houille sans aucun frais.

M. CLARKE : Vous fournissez donc aux entrepreneurs le local pour l'emmagasinage du charbon.

L'honorable M. SUTHERLAND : Oui, à notre propre bénéfice.

Bureau d'Imprimerie d'Ottawa—Annexe à l'épreuve du feu pour l'emmagasinage de la matière composée, $3,500.

L'honorable M. SUTHERLAND : C'est à la demande des autorités du bureau d'imprimerie que nous construisons cette petite annexe, et cela pour parer aux pertes sérieuses d'une quantité précieuse de matière composée auxquelles nous exposerait un incendie.

M. CLARKE : La dernière fois que j'ai visité le bureau d'imprimerie, il y a trois ans, l'urgence absolue de nouvelle installations pour l'atelier de relieure se faisait vivement sentir. Le nombre des employés y était tout à fait disproportionné aux dimensions de l'atelier. Est-ce que le ministère a tenu compte de ce besoin ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Malheureusement, je ne suis pas en mesure de dire s'il s'est effectué quelque réforme dans ce sens. J'irai aux renseignements.

M. WILSON : Puisque la ville est dotée d'un bureau d'imprimerie, il importe que cet établissement réponde parfaitement aux besoins.

Il suffit de visiter l'imprimerie pour se convaincre que les aménagements intérieurs de cet édifice ne repondent pas à la masse des travaux qui s'y exécutent. Les députés n'ont pas encore en mains le compte rendu des débats de la session dernière. Le bureau d'imprimerie, par des efforts surhumains, a réussi, paraît-il, à préparer 25 exemplaires de ce compte rendu pour la Chambre, mais les députés n'ont pas encore reçu leur exemplaire. On n'a encore remis à chaque député qu'un seul exemplaire du rapport de l'auditeur général. A mon avis, il importe d'agrandir de beaucoup le bureau d'imprimerie, de façon à ce que toutes les impressions dont le gouvernement a besoin se fassent sous la direction d'un fonctionnaire autorisé. J'ai tenté l'impossible pour me procurer un exemplaire supplémentaire du rapport de l'auditeur général, mais tous mes efforts ont échoué. Je me suis même adressé à l'auditeur général, mais il m'a répondu qu'il ne possède pas d'exemplaires supplémentaires de ce rapport.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Les autorités du bureau d'imprimerie se plaignent que l'auditeur général n'a pas été assez expéditif en transmettant son rapport et que ce rapport une fois imprimé, l'auditeur a consacré trop de temps à la revise des épreuves. Si je ne me trompe, les autorités du bureau prétendent n'être pas responsables du retard survenu dans l'impression de ce rapport. Quant aux améliorations d'urgence pour l'exécution des travaux du bureau, je ne puis que me ranger à l'avis de l'honorable député. La besogne qui s'y exécute a pris des proportions fort considérables. Cela s'applique à tous les ministères. De toutes les parties du pays, on adresse au ministère des Travaux publics une foule de demandes soit pour des travaux neufs, soit pour l'agrandissement des édifices. Si l'encombrement au bureau d'imprimerie est aussi prononcé que l'affirme l'honorable député, il va sans dire qu'il faudra mettre la question à l'étude. A tout évènement, ce n'est pas au budget principal que ce crédit sera porté, mais bien au budget supplémentaire pour l'exercice 1904-5.

M. WILSON : A mon avis, s'il y a eu retard dans la transmission des rapports, la faute n'en retombe pas tant sur l'auditeur général que sur les divers ministères. L'année dernière, j'ai fait l'impossible pour engager le ministre des Finances à permettre à l'auditeur général de transmettre aux députés la partie du rapport se rattachant à chaque ministère, aussitôt qu'il serait prêt. Les députés y gagneraient beaucoup a recevoir chez eux les parties du rapport de l'auditeur général qu'il serait possible de publier avant la convocation des Chambres, car de la sorte, ils pourraient se familiariser avec les questions qu'ils auraient à discuter, au cours de la session. Le ministre des Travaux publics voudrait-il nous prêter son concours dans ce sens ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : C'est là une question qui intéresse le parlement.

M. WILSON : A mon avis, l'affaire est du ressort du cabinet.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je soumettrai la chose au ministre des Finances.

M. WILSON : Je tiendrais à connaître l'opinion du ministre du Commerce sur la question, à titre de vieux parlementaire.

M. CLARKE : On ne saurait imputer ce retard aux fonctionnaires du bureau d'imprimerie. Il est facile de constater la cause de ce retard, en s'informant de la date à laquelle le bon à tirer a été transmis au bureau d'imprimerie. Toutefois, je n'en disconviens pas, l'exiguité du local est un obstacle à la prompte expédition des travaux. Quant aux retards survenus dans la publication du compte-rendu des " Débats " de la dernière session, j'ajouterai que le comité

des Débats est en train d'étudier une proposition qui facilitera probablement la composition de l'index. Comme l'a fait observer l'honorable député de Lennox, le bureau d'imprimerie est chargé d'un œuvre importante et il importe de lui accorder toutes les installations voulues. A ma dernière visite au bureau, j'ai constaté que les aménagements de l'atelier de reliure étaient absolument insuffisants. Le local est tout à fait disproportionné au nombre des employés.

M. CASGRAIN : J'aurais quelques mots à dire concernant l'édifice affecté à la cour Suprême. Je ne demande pas si cet édifice est digne du premier tribunal du pays ; mais je ferai observer au Solliciteur général et aux membres du cabinet que les installations affectées à la bibliothèque, aux greffiers ou aux avocats sont tout à fait insuffisantes. Il y a quelque temps, les avocats pouvaient utiliser la bibliothèque pour leurs travaux ; mais peu à peu, ils en ont été évincés. Aujourd'hui, il n'y a guère que deux bureaux dans la bibliothèque à la disposition des avocats qui veulent y faire des recherches, et l'année prochaine je suppose, on fera disparaître un de ces bureaux afin de donner plus d'espace aux volumes qui s'y accumulent. Il y avait jadis une salle d'attente qui est actuellement encombrée de volumes et c'est à peine si on y peut circuler pour atteindre les rayons. Il y avait autrefois un vestiaire à l'usage des avocats, mais cette chambre est actuellement occupée par un des greffiers de la cour. Qu'on consacre $60,000 à l'achat de tiroirs d'acier et de tablettes à rouleaux, ou $6,000 pour un ascenseur qui permettra à nos honorables collègues de se rendre sans fatigue à leurs bureaux, ou encore $10,000 à des hangars à charbon, je le veux bien; mais faudrait-il au moins se préoccuper des besoins du premier tribunal du pays. Les juges, les avocats et les plaideurs qui se rendent à ce tribunal devraient être à l'abri de tous les inconvénients qu'ils ont à subir aujourd'hui. Voilà déjà quelque temps que le ministère des Travaux publics étudie ces questions, mais pour une raison quelconque il semble dans l'impuissance de prendre une décision à cet égard. Le Solliciteur général le sait parfaitement, l'existence d'un pareil état de choses constitue une injustice non seulement envers le barreau mais envers le public en général.

M. LEMIEUX : J'abonde dans le sens des observations que vient de formuler l'honorable député au sujet de l'insuffisance de l'édifice de la cour Suprême. En réalité, l'installation de ce tribunal est inférieure à celle de quelques-uns des palais de justice dans les districts ruraux. Il est également vrai, comme l'affirme l'honorable député, que le local consacré à la bibliothèque est trop exigu. Parfois les bureaux sont encombrés et les avocats n'y peuvent trouver place pour étudier leurs causes. Je ne manquerai pas d'appeler l'attention du gouvernement sur cette importante question.

M. CASGRAIN : J'espère que le ministre des Travaux publics prendra en sérieuse considération la recommandation du Solliciteur général. Maintenant que le ministre des Travaux publics est débarrassé d'une foule de soucis, en raison du transfert d'importantes attributions de son bureau au ministère de la Marine, il aura sans doute plus de loisir pour étudier cette importante question et j'espère qu'il s'en préoccupera sérieusement.

L'honorable M. SUTHERLAND : Si l'honorable député n'est pas plus sérieux dans ses observations au sujet de la cour Suprême qu'il ne l'est dans ses remarques au sujet du ministère, il réussira difficilement à nous persuader de sa sincérité. Il ne serait pas difficile, après tout, de construire un nouvel édifice pour la cour Suprême. La session dernière, lorsque la question des édifices publics d'Ottawa vint en délibération, je déclarai qu'à mon avis, il importait d'améliorer l'installation de ce tribunal, et si le parlement se range à mon avis, je m'efforcerai d'obtenir l'érection d'un édifice plus convenable, qui ferait honneur au pays et serait digne du plus haut tribunal du Canada.

M. CASGRAIN : J'étais très sérieux dans mes observations au sujet des deux ministères en question. Le parlement a droit d'être renseigné sur la véritable situation; il a droit de savoir si on a transféré au ministère de la Marine et des Pêcheries une partie importante des attributions du ministère des Travaux publics.

L'honorable M. SUTHERLAND : Ce n'est pas le moment de discuter cette question.

M. CASGRAIN : Je ne me range pas à cet avis. Le ministre ayant soulevé la question, libre à moi de le suivre sur ce terrain. Je regrette l'absence du ministre de la Marine et des Pêcheries, car je voudrais appeler son attention sur le fait que "Le Canada", son organe, a annoncé au pays qu'une grande partie de la besogne du ministère des Travaux publics a été transférée au ministère de la Marine. Est-ce par l'entremise du journal "Le Canada" que le parlement doit apprendre cette importante réforme ? Est-ce ainsi qu'on doit notifier à la Chambre les avis de rigueur ? C'est là une question fort sérieuse, et, pour mon propre compte, j'exigerai avant longtemps le dépôt du décret qui, au dire de ce journal, a été rendu par le Cabinet. L'année dernière, le parlement a établi une loi autorisant par voie d'arrêté du conseil dûment adopté dans ce sens un décret que le Gouverneur général a signé le 11 mars dernier. Nous avons droit d'exiger le dépôt d'une copie de ce décret du conseil, et bientôt au cours du débat sur le budget, je demanderai le dépôt de ce décret. On de-

vrait éclairer la Chambre sur la nature de cette réforme.

L'honorable M. SUTHERLAND : Si l'honorable député eût assisté au débat de l'autre jour, il saurait que j'ai fait un exposé fort lucide de la question. Du reste, nous n'avons rien à dissimuler à cet égard. L'honorable député ayant confondu dans ses observations deux questions parfaitement indépendantes l'une de l'autre, j'en ai conclu qu'il manquait de sincérité et j'ai douté qu'il voulût m'accorder son appui, si je soumettais à la Chambre une proposition tendant à construire un édifice pour la Cour Suprême. Il y a dans le budget un article au cours de la délibération duquel l'honorable député pourra obtenir tous les renseignements qu'il demande.

M. CASGRAIN : J'étais absent, quand la question est venue sur le tapis l'autre jour, mais je me suis donné la peine de parcourir le compte rendu des débats; et soit dit en toute déférence envers le ministre, les explications qu'il a données l'autre jour sont tout à fait incomplètes.

L'honorable M. SUTHERLAND : Quand l'article en question viendra en délibération, nous pourrons discuter la question sous toutes ses faces.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Tout ce débat est hors d'ordre, puisqu'il est parfaitement étranger à la question dont la Chambre est saisie. Puisque les députés de la droite et de la gauche ont exprimé leur avis, je les prie de discontinuer ce débat.

M. CASGRAIN : Le ministre affirme-t-il qu'il déposera sur le bureau un exemplaire du décret du conseil ?

L'honorable M. SUTHERLAND : S'il existe pareil décret du conseil, il est hors de doute qu'il sera déposé sur le bureau.

M. CASGRAIN : Est-ce qu'il n'existe pas ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Je ne suis pas en mesure d'affirmer qu'il existe; toutefois tous les documents se rattachant à la question seront déposés sur le bureau et tous les renseignements voulus seront communiqués à la Chambre.

M. CLARKE : Quand ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Lorsque nous aborderons l'étude de l'article en question.

M. CLARKE : Quel article ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Le seul article du budget qui se prête à la discussion de cette question est celui des "ports et rivières.

Dépôt d'armes de Peterborough, $10,000.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : La situation est la même qu'à la session dernière. Le ministère est en train de dresser les plans, de concert avec le ministère de la Milice, et notre intention est de commencer les travaux à brève échéance. Force me sera de demander un crédit additionnel dans le budget supplémentaire, et alors je donnerai tous les éclaircissements voulus au sujet des devis, du coût, etc.

M. TAYLOR : Au moment où cet article est venu en délibération, je voulais prendre la parole pour m'opposer à l'adoption de l'article relatif aux édifices publics d'Ottawa. Le député de Montmorency (M. Casgrain) a appelé l'attention du ministre sur l'urgence de réparer ou de reconstruire l'édifice affecté à la cour Suprême. Cette question s'impose d'urgence aux préoccupations du cabinet. Si le ministre des Travaux publics n'est pas en mesure d'étudier lui-même la chose, puisque le gouvernement confie toute sa besogne à des commissions, alors qu'il créé une commission qui fera rapport sur les besoins du pays relativement aux édifices publics à Ottawa. La Chambre est actuellement saisie d'une proposition tendant à l'acquisition d'un terrain à l'extrémité de la ville, pour la construction d'un musée géologique. Qu'on songe à placer cet édifice sur les confins de la ville, voilà qui me semble inexplicable. Ceux qui viennent visiter la capitale tiennent à jeter un coup-d'œil sur le musée géologique, et il faudrait le placer à proximité des édifices parlementaires. Aujourd'hui, presque la moitié de la ville d'Ottawa est affermée par le gouvernement pour y installer des bureaux. Quand on cherche le ministère de la Milice, ce n'est plus dans les édifices publics qu'on le trouve ; on l'a transporté à un demi mille de distance, dans la maison d'un partisan politique qui touche un loyer annuel de $12,000. Cette somme représente l'intérêt d'un capital qui suffirait aux frais de construction d'un édifice presque aussi beau que celui que nous habitons. Du reste, il en est ainsi, non seulement du ministère de la Milice, mais dans une mesure plus ou moins large, de presque tous les autres ministères. Le gouvernement a loué des maisons d'habitation par toute la ville, et les a remplis de fonctionnaires publics. Il est temps de mettre fin à cet état de choses et le gouvernement devrait construire des édifices pour loger ses employés. Les sommes qu'on paye actuellement sous forme de loyers, capitalisées, suffiraient amplement à ces installations. Citons, entre autres, l'édifice loué pour les besoins du recensement. Le loyer annuel de cet édifice est de $6,000. Capitalisée à trois pour cent, cette somme suffirait à la construction d'un édifice trois fois plus spacieux que le premier. Cela s'applique avec encore plus de force à l'édifice loué pour le ministère de la Milice.

M. CLARKE : Où se trouve cet édifice ?

M. TAYLOR : Près du canal. Le propriétaire de cet édifice est M. Woods. Le

gouvernement paye $12,000 pour le loyer d'une petite partie de ce vaste bâtiment. Il est grandement temps que cela cesse. Le gouvernement possède nombre de terrains qu'il pourrait utiliser pour la construction d'édifices publics. Sans mentionner le parc Major, il serait facile de construire des édifices sur l'avenue Mackenzie, dans la direction du bureau d'imprimerie. Au demeurant, dès que le gouvernement veut favoriser un de ses partisans, il afferme de cet ami un édifice quelconque pour y installer quelques fonctionnaires publics. Certes, M. Woods doit être un fort zélé partisan, puisque le gouvernement lui donne $12,000 par année.

M. CLARKE : Vous voulez dire $1,200, sans doute.

M. TAYLOR : Non pas ; c'est bien $12,000. En outre, il y a $6,000 de loyer pour l'édifice du recensement, qui est aujourd'hui à peu près vide ou devrait l'être. Le gouvernement paie $6,000 pour loyer de bureaux occupés par M. Blue, M. Côté, M. Johnson et peut-être quelques autres. Cet édifice fut loué pour trois ans et le délai est à peu près expiré. Le recensement doit être terminé à l'heure qu'il est. Et outre du loyer, le gouvernement a consacré des milliers de dollars aux aménagements de cet édifice, pour les besoins du recensement. C'est là un état de choses scandaleux. Le parlement devrait refuser de voter tout crédit affecté au loyer d'édifices à Ottawa. Que le gouvernement construise les édifices dont il a besoin. Le trésor public regorge d'argent, mais, après tout, il est possible qu'il reste peu de chose de toutes les sommes extorquées des contribuables. Au moins, le crédit du gouvernement est excellent, quoique, à vrai dire, au sens politique, ce crédit ait bien baissé. Qu'il recoure donc aux emprunts s'il le faut, pour construire des édifices neufs; car, vraiment, il est temps de remédier à cette déplorable situation.

L'honorable M. SUTHERLAND : C'est à bon droit que l'honorable député (M. Taylor) affirme qu'il faut construire des édifices répondant aux besoins publics. Pour mon propre compte, je serai, je l'espère, en mesure de soumettre à la Chambre une proposition visant à l'érection d'édifices publics répondant aux besoins du service public, de façon à nous permettre d'économiser les deniers affectés actuellement aux loyers en question; et cette proposition, j'en ai la confiance, s'imposera à l'approbation de la Chambre.

M. LENNOX : M. le président, nous nous écartons, sans doute, du règlement en discutant en ce moment——

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT : J'allais appeler l'attention du comité sur cette infraction au règlement. Quand nous délibérerons l'article relatif à l'affermage d'édifices à Ottawa, il y aura lieu de discuter cette question de loyers ou de construction d'édifices neufs. Force m'est donc de déclarer que le débat actuel s'écarte du règlement.

M. LENNOX : Si vous voulez bien me le permettre, M. le président, je tiendrais à formuler quelques observations contre l'adoption de l'article en discussion. C'est à titre d'avocat que je désire exprimer mon avis. Toutefois, comme le débat a déjà trop duré, peut-être devrais-je m'abstenir de prendre la parole.

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT : J'espère que l'honorable député (M. Lennox) s'en tiendra à la question en discussion : celle de la salle d'armes de Peterborough. Je ne suis mû que par le seul désir de faire observer les règlements.

M. LENNOX : Si vous me le permettez, M. le président, je désirerais formuler quelques observations sur la question même qui fait l'objet de ce débat. Je ne comprends pas pourquoi on me refuserait ces privilèges. Si, toutefois, vous en décidez autrement, je m'inclinerai devant votre décision.

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT : Ma suprême ambition est que le comité ne s'écarte point des questions qui lui sont soumises, et cela de façon à faciliter l'expédition de notre besogne. Notre collègue (M. Taylor) est le seul qui ait parlé sur la question des édifices publics à Ottawa. Je prie le comité de coopérer avec moi à l'observation du règlement en empêchant le débat de dévier de la question soumise; sans quoi, le comité serait tout aussi désorienté que s'il n'était saisi d'aucune résolution. Je prie donc les honorables députés de me prêter leur coopération dans ce sens.

M. INGRAM : A mon avis, il serait facile aux députés de se borner à la discussion des questions soumises à leurs délibérations, si les ministres nous donnaient les éclaircissements voulus sur ces questions. L'inconvénient, c'est que ces lumières nous font défaut, et en dernière analyse, force nous est bien de faire des interpellations au cabinet pour obtenir ces renseignements. Que le ministre nous communique toutes ses lumières sur chaque article en délibération, et de la sorte, il n'y aura plus lieu de revenir toujours en arrière.

M. LENNOX : Puisque vous le permettez, M. le président, je ferai part au comité de mes observations, avec toute la brièveté voulue. La construction d'un édifice affecté à la cour Suprême est une question de haute importance, et il en découle, comme corollaire, une question d'une portée encore plus vaste, celle de la construction d'édifices répondant aux besoins des divers ministères dans la capitale même. Le ministre des Travaux publics, je l'espère, avant de se prononcer et de s'engager définitivement sur la première de ces questions, touchant l'installation convenable de la cour Suprême,

mettra à l'étude la seconde question dans son ensemble, celle de la construction d'édifices publics à Ottawa. Il serait vraiment déplorable que tout en tenant compte de l'urgence de meilleures installations pour la cour Suprême, le ministre reléguât à l'arrière-plan la construction d'édifices répondant aux besoins du service public. L'insuffisance des installations des divers ministères est un fait reconnu de vieille date. Voici ce que je désire suggérer au ministre des Travaux publics et aux membres du cabinet : qu'ils élaborent un projet bien mûri au sujet de ces édifices, et avant d'entreprendre à grands frais ces travaux publics, qu'ils soumettent leur devis au parlement afin que les représentants du peuple aient voix au chapitre, dans la décision d'une question de si haute portée.

A titre de membre de cette Chambre, j'ai examiné depuis quelque temps cette parcelle de terre qui se trouve à l'ouest du parlement, cette propiété sise au nord de la rue Wellington et contiguë à l'édifice, de la cour Suprême du côté du couchant. Je saisis l'occasion de signaler au ministre des Travaux publics et à ses collègues ce magnifique emplacement que l'Etat pourrait acquérir à un prix modéré. Tous admetteront comme moi que le gouvernement embellirait la superbe propriété qu'il possède en faisant l'acquisition du pâté de maisons qui touchent à l'édifice de la cour Suprême, a l'ouest de la colline sur laquelle s'élève le parlement, et de tout le terrain aboutissant à la rivière au nord de la rue Vittoria. Quoi qu'il en soit, je conseille au ministre des Travaux publics et à ses collègues, d'abord, de ne prendre aucune décision, même s'il s'agissait de procurer plus d'espace à la cour Suprême, intention fort louable, avant de s'être tracé au plan concernant l'acquisition de tout le terrain dont l'Etat pourra avoir besoin d'ici à un grand nombre d'années. Ils ne doivent pas pour satisfaire aux besoins du moment nuire au plan d'ensemble. Je dirai ensuite qu'il est désirable qu'après avoir mûri ce plan, le gouvernement le soumettre au parlement avant d'engager le pays.

Lhonorable M. J. SUTHERLAND : Je me range à l'avis de l'honorable député et j'étudierai attentivement ses recommandations.

M. CLARKE : Je croyais que le ministre avait projeté d'acquérir le terrain et les édifices du côté sud de la rue Wellington et à l'ouest de l'édifice Langevin. Il me semble que le gouvernement devrait acheter ce pâté de maisons et y établir des bureaux à l'usage des ministères. C'est l'un des meilleurs emplacements de la cité d'Ottawa et le gouvernement devrait en prendre possession sans tarder. S'il ne peut l'acheter à un juste prix, il pourra avoir recours à l'expropriation.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : L'honorable député a vraisemblablement beaucoup voyagé et je tiendrai compte de son opinion sur le choix d'un emplacement.

M. COCHRANE : Je crois que le gouvernement devrait d'abord diminuer le nombre des fonctionnaires. M. le président ne doit pas avoir oublié l'époque où le gouvernement que j'appuyais fut pris à partie parce qu'il avait trop d'employés à son service.

Je ne crains pas d'affirmer qu'il y a aujourd'hui un tiers des fonctionnaires de plus qu'autrefois. Non seulement le gouvernement du jour a encombré tous les édifices de l'Etat, mais il en a loué d'autres par toute la ville pour loger ses amis politiques. Au lieu de recommander un projet élaboré qui permettra d'employer les deniers publics à trouver de l'espace pour une nuée de parasites, je vous conseillerais de chasser une foule de fonctionnaires des deux sexes qui encombrent les bureaux publics sans rien avoir à faire et de rétribuer convenablement les autres et de les obliger à travailler. Un employé de l'un des ministres m'a déclaré que son bureau était tellement encombré de fonctionnaires qu'il ne pouvait pas faire autant d'ouvrage qu'il le pourrait avec un personnel moins nombreux.

Le ministre des Travaux publics ou le ministre du Commerce me diront-ils que la prospérité du pays exige cette multiplication du nombre des fonctionnaires ? Il est si ridicule de les entendre déclarer qu'il est nécessaire d'augmenter comme ils l'ont fait le nombre des fonctionnaires, parce que le pays est prospère, parce que les cultivateurs obtiennent un bon prix pour leurs produits, parce que le revenu s'accroît. Je demanderai au ministre du Commerce s'il approuve cette conduite. Je me rappelle le temps où il reprochait à l'ancienne administration d'avoir un trop grand nombre d'employés, et j'ai cru un jour à sa sincérité. Aujourd'hui, béatement assis dans son fauteuil, il se réjouit de voir toute sa famille dans le service civil et de se voir lui-même, dans un emploi qu'il appelait une sinécure. Je me rappelle qu'on lui a dit devant moi que cet emploi ne devait pas être permanent et qu'il serait aboli lorsque les contrôleurs jouiraient de toutes les attributions des ministres. Pourtant, il fait partie d'un gouvernement pui, après avoir donne le rang de ministre aux contrôleurs, à maintenu cet emploi, cette sinécure, comme il le disait lui-même. Je suis sincère en parlant ainsi et je considère qu'il est déshonorant pour des hommes publics de se trouver dans une position aussi humiliante.

M. CLARKE : Nous désirons obtenir un peu plus de renseignements concernant ce crédit.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Les choses sont pour ainsi dire au même point que lorsque cette somme a été votée à la dernière session. Les plans sont en cours de préparation.

Salle d'exercices militaires de Sainte-Catherine, $20,000.

M. LANCASTER : Où en sont rendus les travaux maintenant ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Nous avons obtenu un emplacement. Il y a quelques années la Ville de Sainte-Catherine nous a offert un terrain et l'entreprise de la construction d'une salle d'exercice a été adjugée. On constata que l'emplacement ne convenait pas et, après des pourparlers avec la municipalité, nous avons obtenu un nouveau terrain, et un bon. L'entrepreneur à qui les travaux avaient été adjugés ne voulut pas les exécuter pour le prix convenu. les militaires de l'endroit demandaient aussi certaines modifications. Après la préparation des plans et des devis, on constata que l'entreprise coûterait un peu plus de $25,000. Les plans sont très beaux et je les crois du goût de la milice sous tous les rapports. Ce crédit est destiné à l'exécution des travaux.

M. LANCASTER : A-t-on demandé de nouvelles soumissions, ou bien le premier entrepreneur consent-il à faire les travaux ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Il refuse. J'attends que cette somme soit votée pour demander de nouvelles soumissions.

M. LANCASTER : Alors, on activera les travaux ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Oui.

M. LANCASTER : Un architecte de l'endroit surveillera-t-il les travaux ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je me propose de confier ce soin à un architecte de l'endroit.

Sainte-Marie—Edifice public, $10,000.

M. CLARKE : Qu'avez-vous à nous dire de cet édifice ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Rien n'a encore été fait.

M. CLARKE : L'emplacement n'est pas choisi ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Nous n'avons pas trouvé de terrain convenable.

M. CLARKE : Les plans ne sont pas prêts.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Non, si ce n'est le plan d'ensemble. D'ordinaire, les plans ne sont préparés qu'après l'achat d'un emplacement. Ils diffèrent selon que le terrain est à l'angle de deux rues ou ailleurs.

M. BLAIN : Combien propose-t-on de dépenser là-bas ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je crois que cette entreprise coûtera de $20,000 à $25,000 en tout.

M. COCHRANE : Voici encore une chose que nous ne devrions pas permettre. J'ai des égards pour la pénible position dans laquelle le ministre se trouve, mais, à mon avis, il ne devrait pas demander un crédit à la Chambre, lorsqu'il n'est pas prêt à lui apprendre et à me dire pour que je puisse le répéter à mes électeurs combien coutera l'édifice auquel un crédit est affecté. L'autre soir j'ai cité à la Chambre des exemples de crédits anodins de quelques milliers de dollars en faveur d'entreprises qui ont coûté au pays des sommes fabuleuses. Je ne comprends pas qu'un ministre vienne me demander de lui accorder une somme d'argent pour un édifice sans m'apprendre ce que celui-ci coûtera. Il me semble que le ministre devrait être en mesure d'éclairer le comité et le public sur ce point. Je ne crois pas qu'il se trouve parmi la députation un homme d'affaires qui entreprendrait d'ériger un édifice sans savoir au préalable ce que celui-ci coûtera.

M. CAMPBELL : Bravo !

M. COCHRANE : J'entends le représentant d'York-ouest (M. Campbell) crier : bravo ! Je me demande s'il en fera autant lorsqu'on lui demandera de rendre compte de sa conduite au parlement relativement au tarif concernant les légumes. L'honorable député peut crier : " bravo ! " et se renfrogner—cela ne me surprend pas—mais je suis sincère en parlant ainsi. Lui, il est plein de ruses et de déceptions quand il s'agit de menées électorales. Je suis franc et sincère, et je ne veux pas faire encourir une dépense aux contribuables que j'ai l'honneur de représenter sans que le ministre m'apprenne ce que coûtera cet édifice. On sait qu'il a déjà demandé à la Chambre la bagatelle de $5,000 pour une entreprise qui a coûté $60,000.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : J'ai appris au comité qu'un plan détaillé n'avait pas été préparé mais que l'entreprise coûterait environ $25,000, en tout.

M. COCHRANE : Le mot " environ " ouvre la porte à une multitude d'abus.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Mon honorable ami doit supposer que nous ne déguisons pas notre pensé. Le mot " environ " signifie à quelques mille dollars près.

M. CAMPBELL : Il est vraiment amusant d'entendre le représentant de Northumberland (M. Cochrane) prêcher l'économie dans cette enceinte. Tous deux nous faisons partie de la Chambre depuis un grand nombre d'années et je sais qu'en maintes et maintes circonstances il est demeuré muet comme une carpe pendant l'adoption de crédits comme celui-ci. Dans le présent cas, comment peut-on supposer que le ministre soit en mesure de dire au juste ce que coûtera cet édifice avant l'achat du terrain, alors qu'il ne sait pas encore si l'emplacement occupera l'encoignure de deux rues ? Le ministre déclare que l'édifice coûtera de vingt à vingt-cinq mille dollars. N'est-ce pas as-

sez pour le moment ? Nous obtiendrons des détails complets lorsqu'il déposera les plans et demandera un nouveau crédit. Je m'amuse à entendre l'honorable député nous prêcher l'économie !

M. COCHRANE : Je me contenterai de répondre à l'honorable député que je sais qu'il fait partie de la Chambre depuis un bon nombre d'années et que je ne connais pas un seul représentant qui ait plus prêché l'économie que celui d'York-ouest.

M. CAMPBELL : Je la prêche encore.

M. COCHRANE : Ce que je reproche à l'honorable député et au parti qu'il appuie, c'est de faire aujourd'hui sur une plus grande échelle ce qu'ils nous imputaient à blâme.

M. CAMPBELL : Quelles sont ces choses ?

M. COCHRANE : La vie est trop brève pour en faire l'énumération. Le langage humain n'y suffirait pas.

M. CAMPBELL : Citez un exemple.

M. COCHRANE : J'en citerai un. Vous nous avez reproché de faire ce que vous faites vous-même. L'honorable député a promis de faire augmenter le droit sur les légumes, mais il a voté contre. Le très honorable ministre du Commerce a déclaré que c'était une honte et un scandale pour un gouvernement que de dépenser $35,000,000 pour administrer un pays renfermant 5,000,000 d'habitants. Avez-vous déjà entendu ce reproche ? Pourtant, on nous demande aujourd'hui plus que le double de cette somme. Quel emploi en faites-vous ? Vous la paspillez à construire ces édifices publics dont vous ne connaissez pas le coût. J'éprouve de la sympathie pour le ministre des Travaux publics qui est encore novice et je lui donnerai un bon conseil s'il est disposé à écouter un vieux cultivateur. Jamais un cultivateur n'entreprendrait de construire un bâtiment sans savoir combien ce dernier coûtera. Je pourrais ériger de beaux édifices et acquérir des emplacements appartenant à des amis politiques, mais je courrais à la banqueroute, à moins de pouvoir puiser dans le trésor public.

Le ministre devrait déposer devant la Chambre les plans et les devis et dire carrément quel sera le coût de l'édifice auquel le crédit se rapporte. Il ne devrait pas demander une somme qui semble insignifiante quand, en réalité, il aura dépensé, à la fin des travaux, deux ou quatre fois le chiffre du crédit accordé en premier lieu, ni imposer au pays une dépense que la Chambre n'aurait pas approuvée si elle avait su à quoi s'en tenir.

Mr. CASGRAIN : Je voudrais savoir du ministre en quel état se trouve cet édifice ou cette entreprise. Il nous a dit que les plans ne sont pas prêts et qu'aucun emplacement n'a été choisi. Demande-t-il ce crédit à seule fin de permettre à un député de pouvoir se vanter de l'avoir obtenu du parlement ? Où est l'édifice ? Où sont les plans ? Où se trouve l'emplacement ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : De quel édifice l'honorable député parle-t-il ?

M. CASGRAIN : De celui dont nous nous occupons présentement. Je regrette que le ministre ait perdu de vue le crédit qui fait l'objet des délibérations du comité.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je sais quel article du budget est à l'étude, mais d'après le langage de l'honorable député, j'ai cru qu'il s'agissait d'un édifice à Ottawa.

M. CASGRAIN : Nullement.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Le gouvernement n'a pas acheté de terrain pour y construire l'édifice public de Sainte-Marie, mais il se propose d'obtenir un emplacement et de commencer les travaux le plus tôt possible. Il n'entend tromper personne.

M. TAYLOR : Combien coûtera l'entreprise ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Environ $25,000.

M. CASGRAIN : Le ministre ne peut même pas nous indiquer l'emplacement. Puisqu'il ne peut pas nous fournir d'explications plus satisfaisantes, je déclare que c'est un véritable gâchis et que cette somme est inscrite au budget pour plaire à quelque partisan, pour permettre aux libéraux de se présenter devant les électeurs, et au mépris des engagements pris dans l'opposition de ne pas construire d'édifices publics dans ces petites villes ou villages, de leur dire : Nous construirons un édifice public dans votre ville. Avec la ligne de conduite que le ministre entend suivre, on peut craindre la répétition de ce qui s'est passé à Beauharnois où l'achat d'un terrain par l'Etat a été confié à l'entremise d'un particulier, ou de l'incident Finnigan qui revendit au gouvernement un terrain le double du prix coûtant. Est-ce là ce que le ministre désire ? On le dirait.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Rien de semblable n'arrivera.

M. INGRAM : Se propose-t-on de construire l'édifice à l'angle des rues Queen et Water où s'élève aujourd'hui le bureau de poste ou sur la place du marché ? Sur quel emplacement a-t-on jeté la vue ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Sur aucun. Je me ferai un plaisir d'apporter une liste des terrains qu'on offre de vendre au ministère et de la communiquer à mon honorable ami. Je suppose que chacun a le droit de lancer toutes sortes d'insinuations et de laisser entendre qu'un tel ou un tel est un fourbe coupable de maintes intrigues ; pourtant ces imputations ne devraient pas être purement gratuites. Je ne crois pas

avoir jamais rien fait de louche et j'espère que je ne ferai jamais rien de tel. Je ne trouve guère à redire à ces imputations, car si un député aime cette tactique, il est libre d'y avoir recours. L'honorable député (M. Casgrain) a fait allusion au terrain de Finnigan ; pourtant, il n'y a eu dans cette affaire rien dont le ministre, ou aucun de ses subordonnés, ait à rougir. Je regretterais de croire qu'il est arrivé la moindre chose de nature à couvrir de honte qui que ce soit et je ne pense pas qu'il y aie lieu d'entretenir le plus petit soupçon. Quant à ma conduite, j'espère qu'on n'y trouvera rien qui puisse couvrir de honte le ministre des Travaux publics ou le parlement du Canada. Lorsque les documents seront déposés, l'honorable député pourra s'en convaincre.

M. CASGRAIN : Je ne retire pas un mot de ce que j'ai dit et l'insuffisance des renseignements que le ministre fournit au comité me sert de justification.

L'honorable M. SUTHERLAND : Je dois dire que je me suis empressé de fournir des renseignements et il n'est pas exact de dire le contraire. Je donnerai à l'honorable député tous les renseignements que je possède, sans tenir compte de la somme de travail qu'il me faudra accomplir.

M. CASGRAIN : Eh bien, je regrette que le ministre ne soit pas en mesure de nous fournir des renseignements sur cet article du budget.

L'honorable M. SUTHERLAND: Comment pourrais-je donner des renseignements que je ne possède pas ?

M. CASGRAIN : C'est ce dont je me plains. Le ministre ne peut pas nous dire sur quel terrain de la ville cet édifice sera construit et il ne nous a pas même appris si cet édifice renfermera le bureau de poste et la douane.

L'honorable M. SUTHERLAND : L'édifice servira aux employés des postes, de la douane et du revenu de l'intérieur. Je demande au comité si un ministre peut dire au préalable ce que coûtera l'achat d'un emplacement. Il serait ridicule de sa part de déclarer qu'il a résolu d'acheter tel emplacement avant d'y être autorisé par le parlement. J'ai toujours cherché à acquérir le terrain le plus avantageux pour le public au plus bas prix possible, mais il me faut d'abord obtenir le consentement du parlement.

M. CASGRAIN : Le ministre me reproche d'avoir lancé des insinuations, mais je n'ai pas dit la moitié, ni le quart, ni la huitième partie de ce que disaient les libéraux au sujet de ces édifices publics lorsqu'ils étaient dans l'opposition. Cette enceinte et les colonnes des journaux libéraux étaien remplies de leurs dénonciations à l'adresse du parti conservateur auquel ils reprochaient de construire des édifices publics dans de petites villes de cinq ou dix mille habitants. Je le répète, le ministre nous a donné la preuve cet après-midi que l'inscription de cet article dans le budget a pour but de corrompre le district électoral dans lequel cet édifice sera érigé.

L'honorable M. SUTHERLAND : J'affirme à l'honorable député (M. Casgrain) que telle n'est pas l'intention du gouvernement. Celui-ci se propose sincèrement de faire exécuter les travaux immédiatement.

M. INGRAM : Que l'intention du ministre soit bonne ou mauvaise, il est certain que les libéraux se serviront du crédit affecté à la construction d'un édifice public dans la ville de Sainte-Marie pour allécher les électeus. Appuyez le candidat ministériel, diront-ils et vous obtiendrez un édifice public; autrement, vous vous en passerez.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Il peut ne pas y avoir d'élection avant que l'édifice soit construit.

M. INGRAM : Je le souhaite, mais j'en doute. Le ministre nous avait donné l'assurance qu'il ferait connaître à la Chambre le coût des travaux et tous les renseignements demandés, avant d'entreprendre aucun ouvrage. C'est la ligne de conduite qu'il s'était tracée.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Et celle que je suis.

M. INGRAM : Nullement. Vous n'en faites rien dans le présent cas.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

Le comité reprend ses délibérations à huit heures.

M. HENDERSON : Il y a deux ans, pendant que le budget des Travaux publics était à l'étude, j'ai prétendu, et je n'en démords pas, que pour restreindre dans de justes bornes les dépenses du ministre et du ministère, nous devrions exiger, quand il serait question de construire un édifice public dans une ville ou un village, une déclaration préalable du ministre, concernant la somme qu'il se proposera de dépenser. Je ne vois rien de difficile dans ce calcul. Lorsque le ministre demande son premier crédit, il devrait préciser la somme qu'il entend dépenser, avec l'entente qu'il ne la dépassera pas d'un seul dollar. La gauche est responsable de l'emploi des deniers publics, parce que le parti ministériel et principalement ceux qui siègent sur le banc des ministres, ne semblent pas s'en soucier. Représentant d'un groupe de la population de ce pays, je prétends avoir le droit de dire quelle somme devra coûter un édifice public, et celui qui n'est pas le mandataire du public ne doit pas usurper des fonctions qui ne lui appartiennent point. Pourtant, c'est ce qui se passe depuis des années. Ce ne sont pas les mem-

bres de cette Chambre qui ont fixé le chiffre de la dépense, mais les principaux fonctionnaires du ministère des Travaux publics. L'architecte a dix fois plus d'influence qu'aucun membre de cette Chambre individuellement, car il prépare les plans et fixe pour ainsi dire le coût de l'édifice. Je n'entends pas garder le silence et souffrir la continuation de cet état de choses. Si un architecte n'est pas capable de préparer les plans d'un édifice du coût déterminé par le ministère, il incombe à ce dernier de le congédier et de le remplacer par un autre. Nous ne pouvons pas au Canada tolérer un fonctionnaire qui usurpe constamment les fonctions du parlement en fixant ce qu'un édifice public devra coûter. J'ai beaucoup de respect pour l'architecte en chef du ministère des Travaux publics. Je ne le connais pas personnellement. Je ne révoque pas en doute son habileté. Je sais qu'il doit trouver nos critiques très sévères, mais s'il veut que nous lui rendions justice, il faut qu'il soit juste à l'égard des membres de la Chambre. Nous ne permettrons ni à lui ni à aucun autre fonctionnaire de fixer le chiffre de la dépense, sans récriminer, et je me propose de protester vigoureusement en toute occasion contre une pareille conduite.

J'espère qu'à l'avenir le ministre, lorsqu'il demandera un crédit pour construire un édifice public, fixera une somme qu'il ne devra pas dépasser. Je ne serai pas exigeant, car je suis en faveur de la construction d'édifices publics, et le ministre me trouvera toujours prêt à l'appuyer en toutes circonstances. Mais j'espère que nous n'aurons plus à lui faire les remontrances qu'ii a essuyées cet après-midi et dans d'autres occasions, qu'il consentira à ce que je lui demande et qu'il nous facilitera par là la tâche qui nous incombe d'approuver les dépenses que le gouvernement se propose de faire.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je trouve fort justes les critiques du représentant de Halton. Depuis longtemps, je partage son opinion et je cherche à m'y conformer. Mes subordonnés me rendront le témoignage que je leur ai donné des instructions en ce sens depuis que je suis à la tête du ministère des Travaux publics. Dans le passé, on n'a peut-être pas exigé que le gouvernement soumette de crédits circonstanciés comme on aurait dû le faire. Je sais—et je parle sans parti pris, car les deux partis ont suivi la même ligne de conduite—je sais que de fortes dépenses ont provoqué des critiques qu'elles n'auraient pas soulevées si la Chambre avait été complètement renseignée. A vrai dire, il peut se présenter des circonstances qui nécessitent l'augmentation ou la diminution des dépenses ; parfois, l'honorable député ne l'ignore pas, le crédit n'est pas épuisé. Toutefois, tant que je serai à la tête du ministère, je consens à apprendre à la Chambre quel sera le coût total d'une entreprise en demandant le premier crédit. Ce n'est que justice à rendre au ministère que de déclarer qu'il ne faut pas blâmer les fonctionnaires pour tout ce qui s'est fait dans le passé. Parfois, on a demandé un crédit pour commencer des travaux ou acquérir un emplacement sans que les employés aient eu l'occasion de préparer un état estimatif. Quant à moi, je me suis toujours efforcé de me rendre au désir de toute la députation en mentionnant aussi exactement que possible la responsabilité à encourir quand il s'agira de commencer une entreprise, ce que je fais maintenant pour la plupart des nouveaux crédits. Je suivrai la même ligne de conduite à l'avenir. Je suppose que dorénavant l'opposition se bornera à critiquer l'emploi que le gouvernement fera des deniers publics.

M. CLARKE : Il devrait y avoir au ministère un modèle qui permettrait de faire une juste estimation du coût de l'entreprise. Ces édifices construits dans des villes de trois ou quatre mille âmes ne diffèrent guère sous le rapport de l'architecture. Dans le présent cas, nous n'avons que la déclaration du ministre qui nous apprend que l'édifice coûtera environ $25,000, mais nous ne connaissons pas les plans et nous ne possédons pas d'autres renseignements.

Le représentant de Glengarry étant présent, je demanderai à la Chambre la permission de m'informer s'il est vrai qu'il s'est vendu dans Alexandria, moyennant $1,500, un emplacement couvert de bâtiments, beaucoup plus vaste que le terrain que l'Etat a payé $3,500 pour y construire un édifice public. Cet emplacement est situé dans la même rue, mais du côté opposé, et sa valeur est plus grande.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : J'ai suivi la recommandation du représentant de Toronto et nous préparons les devis d'un édifice modèle, ce qui nous permettra d'indiquer le prix en chiffres ronds.

Quant à l'édifice d'Alexandria, la question qu'on soulève n'est pas pertinente. J'ai fourni au comité tous les renseignements que je possédais, et je suis aussi responsable que tout autre de l'achat de cet emplacement. L'architecte en chef lui-même s'est rendu sur les lieux et a recommandé d'acheter ce terrain de préférence à tout autre, et je ne vois pas à quoi bon ramener cette question sur le tapis. Chacun sait qu'il peut ne pas être juste de comparer une propriété située d'un côté de la rue à une autre située du côté opposé, parce que le prix peut varier suivant les circonstances.

M. SCHELL : Puisqu'on a soulevé cette question——

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je dois déclarer contraire au règlement tout débat concernant la construction d'un édifice public à Alexandria.

M. CLARKE : Je profite de l'occasion où l'honorable député de Glengarry est ici pour ramener cette question de prix payé à Alexandria.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Si le comité désire discuter la question des édifices publics à Alexandria, et si le ministre n'y voit pas d'objection, on devra faire une motion à cette effet et je la mettrai aux voix ; mais je ne puis pas permettre cette discussion à propos d'un item avec lequel elle n'a aucun rapport.

Sault Sainte-Marie—Edifice public, $45,000.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Ce crédit est pour terminer les travaux déjà concédés.

M. CASGRAIN : Est-ce le dernier qui sera demandé ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Oui, c'est pour parachever les travaux.

M. CASGRAIN : Quel sera le coût de cet édifice ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : $78,-921.99.

M. CASGRAIN : A quoi est-il destiné ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Il servira de bureau de poste, de bureau de douane et de bureau du revenu de l'intérieur. Nous avons construit un édifice de cette importance parce qu'il se fait beaucoup d'affaires de douane au Sault Sainte-Marie.

M. CASGRAIN : Quelle est la population actuelle du Sault Sainte-Marie ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je n'ai pas d'autres renseignements que ceux du dernier recensement. Elle était alors d'environ 8,000.

M. CASGRAIN : C'est une somme considérable à dépenser parmi une population de 8,000 habitants. Si autrefois, on avait parlé de construire un édifice public de $78,000 dans une ville de 8,000 habitants, les libéraux auraient fait retentir le pays de leurs protestations ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je crois que mon prédécesseur, lorsqu'il a entrepris de construire cet édifice, a expliqué à la satisfaction de la Chambre qu'il se faisait beaucoup d'affaires de douane dans cette localité, vu le grand nombre de navires des Etats-Unis qui y viennent, et que par conséquent, il nous fallait un édifice important. Le personnel des bureaux publics y est beaucoup plus nombreux que dans les autres villes d'une égale population.

M. CASGRAIN : Quand a-t-on commencé cet édifice ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Le 23 novembre 1903.

M. CASGRAIN : Quand sera-t-il terminé ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : En septembre 1905, d'après le contrat.

M. BLAIN : Quand nous avons discuté cette question l'an dernier, le ministre a dit que cet édifice coûterait $88,000. L'écart est à son avantage, mais peut-il nous dire quels changement ont été faits aux plans, pour expliquer cette diffrence ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Quand nous avons demandé des soumissions l'an dernier, la plus basse était de beaucoup au-dessous des calculs faits par les fonctionnaires du département. On admettra aussi que lorsqu'à la dernière session, j'ai parlé de $88,000, je tenais ma promesse de dire à la Chambre le coût total de ces édifices dont nous entreprenons la construction. Dans le cas actuel, il y avait une différence de $20,-000 ou $30,000 entre la plus haute soumission et la plus basse. Pendant que nous sommes sur ce sujet, je puis dire que cela arrive quelquefois, au grand étonnement des spécialistes, tant du ministère que du dehors. On remarque quelquefois des écarts de 25 et 50 pour 100 entre deux soumissions, même pour des entreprises peu considérables.

M. R. L. BORDEN : Quel est l'entrepreneur ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : MM. McPhail, McCarthy et Wright, au Sault Sainte-Marie.

Salle d'exercice de Stratford, $10,000.

M. BENNETT : Ces travaux sont-ils commencés ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Non, et cela pour les mêmes raisons que j'ai données à propos des autres bâtiments militaires. Nous n'avons pas encore reçu du ministère de la Milice les nouveaux plans adoptés pour ces salles. Dès que cela sera fait, je me propose de donner à la Chambre des explications complètes sur le coût de ces constructions. Ces bâtiments ressembleront quelque peu à ceux de Peterborough, Chatham et Woodstock. On espère qu'ils offriront beaucoup plus de commodités et coûteront moins cher que les anciens.

M. BENNETT : L'honorable ministre se propose-t-il de faire commencer les travaux avec ce crédit ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Oui, j'espère aussi, avant la fin de la session, en demander un autre dans le budget supplémentaire, afin d'avancer les travaux le plus possible pendant l'année. En soumettant ce nouveau budget, j'espère être en état de donner des explications complètes, concernant les plans et le coût de ces édifices.

M. BENNETT : A quelle somme est évaluée la salle d'exercice de Woodstock ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je viens d'expliquer que le ministère de la mi-

lice est à étudier les plans, et qu'ils ne nous ont pas encore été soumis.

M. SAMUEL HUGHES : Ces édifices, je suppose, seront des quartiers de bataillons. Le ministre a-t-il des plans, pour des quartiers de compagnies ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Un des officiers du ministère de la Milice m'a promis de m'en soumettre prochainement.

M. SAMUEL HUGHES : Outre ces édifices importants qu'on fait construire dans les grands centres, il serait peut-être bon d'en avoir de moins coûteux, disseminés, ci et là, par tout le pays, pour l'usage des compagnies, avec des salles d'armes pour le tir réduit. L'an dernier, j'ai insisté auprès du ministre, pour obtenir cela et je me propose d'insister encore cette année. J'espère que le budget contiendra un crédit à cet effet.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : L'honorable député n'a pas besoin d'insister pour me convaincre, car c'est aussi mon avis. Je presse autant que possible les fonctionnaires chargés de ce travail, et j'espère que les plans me seront soumis prochainement.

M. BENNETT : Voici une nouvelle preuve de l'état de choses signalé, il y a un instant, par l'honorable député d'Halton (M. Henderson). On commence des travaux, sans savoir ce qu'ils devront coûter. On demande d'abord un crédit d'une dizaine de mille dollars, et on se met à l'œuvre. Mais on ne sait pas quand on s'arrêtera. Prenons, par exemple, le cas de la salle d'exercice de London. On peut voir par les " Débats " d'il y a deux ans, que cet édifice devait coûter $80,000. On est maintenant rendu à $180,000.

Ce crédit pour la salle d'exercice de Woodstock a été voté l'an dernier et on me dit que l'honorable ministre déclarait alors qu'elle coûterait environ $25,000. Ne vaudrait-il pas mieux de venir devant la Chambre et de dire franchement que tel ou tel édifice coûtera $25,000, $30,000 ou $40,000, que de commencer par demander d'abord $10,000 pour en arriver ensuite à $40,000 et plus.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : L'honorable député remarquera que je n'ai rien dépensé de l'argent voté à la dernière session. Je n'ai pas même acheté le terrain. En l'absence de données officielles et me basant sur les calculs qui m'avaient été fournis, j'ai laissé entendre que cet édifice pourrait coûter $25,000 et cela constituait une réduction considérable sur le coût des anciens bâtiments militaires. Si nous réussissons à faire ces économies, nous pourrons construire des quartiers de compagnies dans plusieurs localités moins importantes. Mais il faudrait pour cela adopter une règle qui permettrait au département d'agir. Ces crédits de $10,000 ont été votés l'an dernier pour autoriser le gouvernement à mettre cette politique à exécution. Actuellement, comme je viens de l'expliquer, on est à préparer des plans pour ces grands bâtiments et pour de plus petits. Par le passé, cela se faisait un peu à la bonne franquette. On commençait par demander un léger crédit et on finissait par dépenser des sommes considérables, et souvent dans des localités où des édifices moins coûteux auraient suffi. Avec un système uniforme, on pourrait doter toutes les villes, grandes et petites, des quartiers dont la milice peut avoir besoin.

M. CASGRAIN : Cete demande de crédit me paraît comporter un principe que la Chambre ne devrait pas sanctionner. Sur une question de cette nature, il faut de deux choses l'une. Où le ministre devrait se présenter devant la Chambre et expliquer exactement le genre d'édifice qu'il veut avoir et dire au juste ce qu'il devra coûter ; si les plans ne sont pas prêts, si le ministre n'est pas en état de fournir les renseignements, il devrait retarder la demande de crédit. Grâce au système actuel, en autorisant la construction de ces édifices nous engageons le parlement dans des dépenses sans savoir à quel chiffre elles s'élèveront.

Prenons comme exemple, le présent item. En votant ce crédit, le parlement sanctionne la construction de ce bâtiment. Supposons que l'an prochain le ministre nous demande encore $25,000 en expliquant que sans cet argent, il ne pourra pas continuer les travaux, et que les $10,000 déjà votés ont servi à acheter le terrain et à commencer les travaux et que tout cela sera perdu.

La Chambre se trouvera pour ainsi dire, dans l'obligation de voter les $25,000 demandés. Cette manière de procéder me paraît mauvaise et je trouve inconstitutionnel d'engager ainsi le parlement dans des dépenses sans qu'il sache au juste d'emploi qui sera fait de l'argent. Je ne vois pas d'autres raisons, pour agir ainsi, que celle que j'ai déjà donnée cet après-midi. Il est possible que les comtés dans lesquels on veut construire ces édifices soient des comtés indécis au point de vue électoral. Stratford où l'on veut construire une salle d'exercice, est une ville douteuse, et ce crédit est destiné à servir d'appât aux électeurs. A la prochaine élection on leur dira : Si vous ne votez pas pour le candidat du gouvernement, à la prochaine session on ne demandera pas de crédits pour continuer les travaux. Les honorables députés de la droite font exactement ce qu'ils condamnaient si vigoureusement chez leurs adversaires. Encore une fois, le parti au pouvoir renie les promesses faites dans l'opposition et donne une nouvelle preuve de son inconséquence.

L'honorable M. SUTHERLAND : Pour trouver un argument, mon honorable ami suppose une chose qui n'existe pas. Les faits ne sont pas du tout comme il le dit.

M. CASGRAIN : La situation me paraît être celle-ci: L'an dernier, l'honorable minis-

tre se présenta devant la Chambre et demanda un certain crédit ; cette année, il revient à la charge et dit : A la dernière session j'ai obtenu ce crédit, mais je ne l'ai pas employé, parce que les plans n'étaient pas prêts. Cette année, il nous donne exactement les mêmes raisons. Quelle utilité y a-t-il à mettre ce crédit dans le budget ? Pourquoi n'attend-il pas que les plans soient préparés et qu'il sache ce qu'il veut, avant de se faire voter l'argent? C'est une perte de temps inutile. Nous en sommes absolument où nous en étions à la dernière session, et l'an prochain nous ne serons pas plus avancés, à moins que nous n'ayons des élections dans l'intervalle.

M. CLARKE : On gagnerait beaucoup de temps si, en préparant ses estimations, l'honorable ministre mettait entre parenthèses le coût approximatif de chaque entreprise. Prenons, pour exemple, la salle d'exercice de Stratford, qui coûtera entre $78,000 à $80,000. Si ces chiffres étaient donnés entre parenthèses, nous saurions ce que devrait coûter les travaux et nous ne perdrions pas notre temps à le demander. Je pense aussi, comme l'honorable député de Montmorency, que le gouvernement devrait nous donner plus d'explication sur la ligne de conduite qu'il entend suivre, avant de nous demander de voter ces crédits. Il devrait être en état de nous dire ce que ces édifices coûteront et nous en soumettre les plans.

Salle d'exercice de Toronto—Agrandissement pour y recevoir de nouveaux corps, $20,000.

M. CLARKE : Quels progrès ont fait ces travaux depuis 12 mois ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Cette question est à l'étude depuis quelques mois, au ministère de la Milice, et l'architecte en chef m'informe aujourd'hui même que, de concert avec les officiers en charge, il a terminé les plans. Mon honorable ami comprend qu'il ne nous a pas été possible de faire ces travaux entre les deux sessions. Mais nous n'avons pas perdu de temps.

M. CLARKE : Pourquoi n'a-t-on pas travaillé entre les deux sessions ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : A cause de la température excessivement froide que nous avons eue.

M. CLARKE : Peut-on espérer que le ministère de la milice et celui des Travaux publics finiront par s'entendre pour nous donner un nouvel édifice ? L'honorable ministre nous raconte là une vieille histoire. Ces améliorations sont demandés depuis des années. L'an dernier le parlement a voté $20,000, mais rien n'a été fait. A-t-on on fait quelque chose cette année ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Mon honorable ami sait que l'affaire m'a été soumise l'an dernier et que j'ai demandé un crédit. L'ingénieur du département a été absent, pendant un certain temps, mais il est de retour, et j'ai fait toute la diligence possible. Je ne crois pas qu'il y ait eu de retards inutiles.

M. CLARKE : Le terrain est tout prêt.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Oui, mais les travux ne pourront probalement pas commencer avant le mois prochain. Autant que cela a dépendu de moi, il n'y a pas eu de retard inutile. Les plans sont à l'étude et je crois qu'ils seront définitivement arrêtés, dans quelques jours.

M. KEMP : Dans quelle direction se propose-t-on d'agrandir l'édifice actuel?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Avec la permission de mon honorable ami, je ne lui communiquerai ce renseignement que dans quelques jours, quand j'aurai reçu les plans du minstère de la Milice.

M. KEMP : Laissera-t-on l'item en suspend?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Il y aura une autre demande de crédit, à ce sujet.

M. KEMP : Dans le budget supplémentaire?

L'honorable M. J. SUTHERLAND: Oui, et nous pourrons alors discuter la question.

Toronto—Entrepôts de vérification—Agrandissement, $20,000.

M. CLARKE : Pourquoi ce crédit?

M. KEMP : Le ministre peut-il donner des explications?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Ce crédit sera affecté à l'agrandissement des entrepôts de vérification de Toronto, ou construire une allonge de 80 pieds sur 36 pieds 6 pouces, avec une aile de 11 pieds sur 9, à quatre étages, une nouvelle chambre des chaudières de 34 pieds sur 17, et le coût total est évalué à $40,000.

M. CLARKE : Combien a-t-on dépensé pour le bureau de la douane depuis douze mois? On a été autorisé à faire faire certains travaux sans demander de soumission —le renouvellement des fondations. Combien a-t-on dépensé pour cela?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je crois que les dépenses totales pour le bureau de douane s'élèvent, en chiffres ronds, à $15,000. Ces travaux sont presque terminés.

M. CLARKE : Ils ont été faits par Brown et Low?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Oui.

M. CLARKE : Demandera-t-on des soumissions pour l'entrepôt de vérification?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Oui ; il s'agit virtuellement d'un agrandissement.

Toronto—Bâtiment militaire—Poudrière, $3,000.

M. CLARKE : Où sera-t-elle située?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Nous demandons quatre ou cinq crédits, pour des poudrières, dans différentes parties du pays, et je suis informé par le ministère de la Milice, que les sommes demandées seront suffisantes. Je n'ai pas encore reçu les plans, mais je les aurai bientôt.

M. CLARKE : Où sera construite cette poudrière?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Il y en aura une à Toronto.

M. KEMP : Où sera-t-elle à peu près.

L'honorable M. J. SUTHERLAND: Sur les nouveaux terrains, je suppose. Je ne sais pas si c'est un secret militaire ou non. J'attendrai les plans avant de dépenser un seul sou.

Toronto—Hôtel des postes—Nouvel étage en arrière, mobilier, installations, etc., $10,000.

M. CLARKE : Avez-vous quelques explications à donner? Le ministre doit pouvoir nous dire combien il a été dépensé pour l'hôtel des postes, depuis douze mois.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Ce qui a été dpensé cette année a été pris sur le crédit de l'an dernier.

M. CLARKE : Combien a-t-on dépensé?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je ferai faire un relevé. En attendant je dois informer la Chambre qu'à la suite de certains changements adoptés par le ministère des Postes, les plans préparés par le ministère des Travaux publics, et pour lesquels ce crédit est demandé, ne seront pas exécutés. Je crois que le ministère des Postes en est venu à la conclusion que les changements proposés ne seraient pas suffisants.

M. KEMP : Alors, l'honorable ministre se propose-t-il de réserver ce crédit pour plus tard?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Que la Chambre le vote ou le retranche.

M. KEMP : Cet item me paraît un des plus importants du budget. Le revenu de l'hôtel des postes de Toronto est plus considérable que celui de Montréal. C'est le bureau le plus important du pays et je ne crains pas de dire que, proportion gardée, Toronto est le plus vilain bureau de tout le Canada. C'est une honte pour Toronto, pour la province d'Ontario et pour toute la Confédération. Quiconque y met le pied, reste frappé de son exiguïté et de son insuffisance.

Quand il s'agit de ce bureau, le gouvernement procède par rapiéçage ; il ajoute une aile ici, une étage là, sans plan d'ensemble. L'item devrait rester en suspens pour permettre au ministre des Travaux publics ou au directeur général des Postes de nous dire ce que le gouvernement entend faire. Je ferai remarquer encore une fois que le bureau de poste de Toronto est celui qui donne le plus fort revenu, qu'il est tout à fait insuffisant et qu'il est une honte pour le pays.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je ne puis pas admettre que cet édifice soit si laid qu'on le dit, ni aussi insuffisant.

M. KEMP : Je parle de l'intérieur.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Depuis quelques années on s'est donné beaucoup de mal pour améliorer l'aménagement du bureau et faciliter le service. Des sommes considérables ont été dépensées pour l'installation de deux succursales de l'hôtel des postes, à la grande satisfaction de la classe commerciale et industrielle. Mon honorable ami ne prétendra certainement pas que cela a été fait uniquement pour faire plaisir aux partisans du gouvernement, car nous n'avons eu en vue que l'intérêt général de la population. Cependant si l'honorable député insiste pour que cet item soit rayé du budget, cela retardera certains travaux que nous nous proposions de faire. Une partie de ce crédit devait servir à l'achat de meubles. Je dois dire que je demanderai à la Chambre de laisser l'item suivant en suspens, afin que toute la question puisse être discutée quand il s'agira du crédit principal. Mais si ce crédit peu élevé est voté, nous pourrons procéder immédiatement à l'ameublement et à l'aménagement .

M. INGRAM : C'est le premier item que l'honorable ministre semble inviter la Chambre à rejeter.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je demande pardon à l'honorable député. Avant qu'une seule remarque ait été faite, j'ai expliqué qu'à la suite d'une communication récente du ministère des Postes, on nous a demandé de ne pas mettre à exécution les plans que nous avions préparés. Le directeur général des Postes a l'intention de nous soumettre des modifications qu'il croit dans l'intérêt public.

M. KEMP : Une partie de ce crédit serait affectée à des travaux provisoires.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Des changements ont été faits, et il faut une certaine somme pour l'ameublement et l'aménagement ; on ne peut pas dire que ce sont des dépenses provisoires. Rien ne sera dépensé, relativement à l'autre grand projet, avant que des explications complètes aient été données à la Chambre.

M. CLARKE : Il y a un peu plus d'un an, on a adjugé certains travaux à l'hôtel des postes de Toronto. L'honorable ministre voudra-t-il nous soumettre un état indiquant le prix de ces travaux, les sommes payées et les sommes encore dues ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Il ne peut pas y avoir de sommes dues, car il

y aurait dans le budget une demande de crédit pour les payer. Je n'ai pas les chiffres sous la main, mais je ferai préparer un état des sommes dépensées au cours du dernier exercice.

M. CLARKE : En attendant, l'item va-t-il rester en suspens ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : L'item suivant restera en suspens et si l'honorable député n'est pas satisfait de l'état que je soumettrai, il pourra reprendre la discussion.

M. CLARKE : Je ne veux pas retarder les travaux du comité et si nous obtenons les renseignements demandés je serai satisfait.

M. BLAIN : L'an dernier, il a été voté $25,000 pour la succursale " D " du bureau de poste de Toronto. Cet argent a-t-il été dépensé ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Non.

M. KEMP : Pourquoi ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : L'honorable député ne voudrait pas que ces travaux fussent faits en hiver.

M. KEMP : Faut-il croire que les travaux n'ont pas été adjugés ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Ils ne l'ont pas été.

M. CLARKE : Les plans pour cette succursale sont-ils prêts ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je crois qu'ils sont les mêmes que pour la succursale " C ".

M. CLARKE : Si les plans sont prêts, pourquoi n'a-t-on pas demandé des soumissions ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Aucune difficulté ne surgit dès que les plans sont préparés. Les membres de la gauche ne doivent pas oublier que ce sont les ministères intéressés qui nous demandent de mettre ces crédits dans les estimations ; si les dépenses sont quelquefois plus élevées, on ne doit pas en tenir responsable le ministère des Travaux publics. Ce dernier est responsable de l'exécution des ouvrages, non pas de la politique suivie par tel ou tel autre ministère.

M. KEMP : Autrement dit, le directeur général des Postes peut expliquer les détails de ces crédits tout aussi bien que pourrait le faire le ministre des Travaux publics.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Même mieux, et j'espère que le directeur général des Postes pourra assister aux séances de la Chambre dans quelques jours.

M. KEMP : Pourquoi les estimations ne mentionnent-elles aucun crédit pour la succursale " I ", cette année ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Parce que nous nous attendons à dépenser le crédit voté avant le 30 juin prochain. Dans le cas contraire, nous serons obligés de demander à la Chambre de voter de nouveau cet item lorsque viendront les estimations supplémentaires.

M. CLARKE : Nous pourrons discuter cet item quand il s'agira du crédit qu'on a laissé en suspens ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Oui.

Toronto—Junction—Edifice public, $18,000.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Ce crédit nous permettra de terminer l'édifice en question. Le coût total de ce dernier s'élèvera à $39,887.

M. CLARKE : Ce crédit embrasse-t-il tout ce qu'il faudra dépenser pour les systèmes d'éclairage, de chauffage, etc., aussi bien que le coût de l'emplacement ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Oui.

M. CLARKE : A-t-on accordé cette entreprise au plus bas soumissionnaire ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Oui.

Wingham—Edifice public, $18,000.

M. R. L. BORDEN : M. l'Orateur-suppléant voudra-t-il expliquer ce crédit ?

M. HENDERSON : Adopté.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : On a acheté le terrain et le coût total de cet édifice sera de $25,000.

Quelques DEPUTES : Adopté.

Woodstock—Dépôt d'armes, $10,000.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Ce cas ressemble en tout à celui qui s'est présenté à propos d'édifices semblables. Nous ne dépenserons pas un sou tant que les plans n'auront pas été préparés et que tous les renseignements n'auront pas été fournis à la Chambre.

M. CLARKE : Les plans qu'on choisira seront-ils suivis, lorsqu'il s'agira de la construction d'édifices de ce genre, partout ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : En réalité, oui, excepté, toutefois, qu'il nous faudra tenir compte de la topographie du terrain. De plus, à certains endroits il faut s'occuper surtout de l'infanterie, à d'autres il faut tenir compte des besoins de la cavalerie et de l'artillerie.

M. CASGRAIN : Lorsque ce crédit fut voté, l'année dernière, le ministre, j'imagine, espérait que le plan serait prêt ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Oui.

M. CASGRAIN : Et vous avez le même espérance, cette année ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je compte qu'il sera prêt sous peu. L'archi-

tecte en chef du département de la Milice est revenu d'Europe, et les fonctionnaires, je n'en doute pas, ont mis la question à l'étude. Ce retard est regrettable ; mais les travaux vont être poussés le plus rapidement possible. Le colonel Cotton m'a informé, l'autre jour, qu'il était sur le point de soumettre d'importantes considérations au département ; et je lui ai dit qu'à mon avis, il vaudrait mieux d'abord discuter l'affaire avec l'architecte en chef.

M. BLAIN : Le gouvernement a-t-il acheté l'emplacement, ou est-ce le conseil de comté qui le fournit ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Dans certaines localités les emplacements sont la propriété de l'Etat ; dans certaines autres, le gouvernement doit en faire l'acquisition, et dans d'autres encore, ils sont fournis par la municipalité. Toute subvention des comtés sera appliquée d'une manière générale à l'exécution des travaux.

M. BLAIN : Ce n'est pas tout à fait ce que le ministre nous a déclaré, l'année dernière. Il nous a dit alors que le conseil de comté fournirait cet emplacement, qu'il y avait à cet endroit un beau régiment de huit compagnies, et cette déclaration se trouve consignée dans les Débats.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : C'est le cas de Woodstock.

M. BLAIN : Quelle est la raison de ce changement ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Il n'y a rien de changé ; c'est toujours le conseil de comté qui va le fournir.

M. BLAIN : Le gouvernement a-t-il adopté quelque ligne de conduite fixe à cet égard? Il faudrait que les Canadiens généralement fussent informés soit que le gouvernement achète les emplacements pour les quartiers de la milice, ou que ce sont les municipalités qui doivent fournir ces emplacements. Une ligne générale de conduite devrait être adoptée.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Il n'y a pas eu de ligne de conduite générale adoptée à cet égard. Certaines municipalités ont fourni les emplacements, d'autres ont contribué au prix d'achat, et dans d'autres cas, c'est le gouvernement qui en fait les frais.

M. BLAIN : Se propose-t-on d'adopter une ligne générale de conduite pour l'avenir ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je n'oserais le dire.

M. BLAIN : L'entente dans le cas actuel étant que le conseil de comté fournira l'emplacement à ses frais, quel sera le coût total de l'édifice ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je ne puis dire ce que coûtera aucun de ces bâtiments tant que le nouveau plan ne sera pas produit. J'espère l'avoir sous peu de jours, et je serai alors en mesure de fournir les renseignements voulus.

Salle d'exercice à Guelph, $20,000.

M. BLAIN : La ville de Guelph a-t-elle fourni l'emplacement pour cet édifice ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Oui, la ville de Guelph a fourni un emplacement estimé à $10,000, dont nous avons contribué $5,000.

Edifices publics à Guelph—Agrandissement, $14,000.

M. INGRAM : L'autre soir, j'ai déclaré que le trottoir du square Saint-Georges, de Guelph, était attenant à la façade du bureau de poste, et que je ne pouvais comprendre comment le bâtiment pourrait être agrandi de ce côté. J'ai ajouté que pour la même raison, l'édifice ne pouvait être prolongé du côté de la rue Wyndham. Puis, la rue Douglas vient frapper l'encoignure du bâtiment, et je ne pouvais me rendre compte comment le bureau de poste serait agrandi de ce côté-là.

Depuis, les plans ont été déposés ici, et j'y trouve un éclaircissement qui ne nous a pas été fourni alors, savoir, que la ville de Guelph a accordé au gouvernement l'autorisation de placer, en avant du bâtiment, un petit porche s'étendant à neuf ou dix pieds de la porte de devant. Le local ne s'en trouve certainement pas mieux agrandi et les fonctionnaires n'en sont pas mieux logés. Je sais que depuis quelque temps, les fonctionnaires du bureau de poste de Guelph se sont plaints du manque d'espace, et l'autre soir, l'honorable ministre a voulu justifier cette dépense en disant que le local serait agrandi d'un tiers. J'ai nié le fait, et je persiste à croire qu'il ne saurait être prouvé. Il se peut qu'on ajoute un troisième étage au bâtiment; mais cela ne fournira pas de logement aux fonctionnaires de la poste, qui ont à exercer leurs fonctions au rez-de-chaussée. On a parlé d'un prolongement de douze pieds au bâtiment. Mais vous observerez que dans l'ancien bureau de poste il y avait un escalier donnant sur la rue Douglas; l'escalier s'y trouve toujours, mais renfermé dans une sorte de tour. Je ne vois pas en quoi, par suite de ce changement, les fonctionnaires seront mieux logés. On ajoute simplement peut-être à l'apparence du bâtiment. Quant au coût, le bâtiment était à deux étages avec un comble; il aura d'après le plans trois étages, avec comble; et la dépense s'élèvera en tout à $42,000. A mon avis, c'est beaucoup trop cher.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Mon honorable ami a repassé les points soulevés au cours de la discussion de la session dernière. On m'a fait dire alors que, d'après le calcul de l'architecte en chef, la dépense serait de $21,000, mais ce que j'avais l'intention de dire c'est que c'était là le montant

nécessaire pour la dépense de l'année. En consultant les documents officiels, je vois que l'estimation de l'architecte en chef s'élevait en chiffres ronds à $30,000. Nous voulons tous nous montrer justes envers les fonctionnaires de l'administration, et dès que je m'aperçus que c'était moi qui me trompais, je jugeai qu'il était de mon devoir de fournir une explication. Cette somme totale de $42,000 comprend les frais extraordinaires pour l'établissement d'un calorifère, d'un appareil d'éclairage, etc. Quant à l'agrandissement, on me dit qu'il sera de 600 pieds carrés, et la nouvelle disposition des choses fait que cet agrandissement est très notable.

M. CLARKE : L'honorable ministre déclare que l'estimation de l'architecte en chef était de $30,000 et non pas de $21,000; mais il nous demande aujourd'hui $42,000, soit 40 pour cent de plus que son fonctionnaire en chef n'avait demandé. Je ne m'oppose pas à ce que nous votions la somme qui pourra être nécessaire pour construire un édifice de première classe, mais ce que je condamne c'est qu'on nous demande de dépenser $42,000, quand le coût est estimé à $30,000. Les employés du ministère devaient savoir que si vous agrandissez un bâtiment d'un tiers il faut faire une installation plus coûteuse pour l'éclairage et le chauffage, et cette dépense supplémentaire doit entrer en ligne de compte au même titre que les travaux de maçonnerie. Quand nous nous informons de ce que sera le prix total, nous voulons dire non seulement le prix de l'édifice, mais celui également des garnitures supplémentaires et des transmissions électriques. Il est permis, sans doute, de s'informer de ces choses.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : J'avais compris que l'honorable député voulait savoir ce que coûterait le bâtiment, abstraction faite des appareils supplémentaires de chauffage, des nouvelles boîtes à lettres, au nombre d'à peu près six cents, et des transmissions électriques supplémentaires.

M. CLARKE : Il devrait être compris qu'en nous informant de ce que devra coûter un bâtiment nouveau, nous voulons connaître le prix total, toutes dépenses comprises. Les appareils de chauffage et d'éclairage doivent être considérés comme tout le reste. Si vous me permettez, M. le président, de parler du crédit relatif à la construction d'une salle d'exercice à Guelph, que nous avons voté, je ferai observer à l'honorable ministre que ce crédit avait été réservé à la demande de l'honorable député de Wellington (M. McGowan) qui désirait savoir quelle serait la dépense approximative. Ce renseignement ne nous a pas encore été fourni, bien que le crédit soit voté.

L'honorable JAMES SUTHERLAND : Mon honorable ami fait erreur. Le renseignement que l'honorable député de Wellington (M. McGowan) désirait obtenir, était au sujet de la nature des armes emmagasinées dans ce bâtiment. Quant au coût, j'ai expliqué que nous ne pouvions dire ce qu'il serait tant que le ministère de la Milice n'aurait pas adopté un plan général pour tous ces bâtiments.

M. McGOWAN : J'avais compris que l'honorable ministre allait nous dire en gros ce que pourrait coûter cette construction.

L'honorable JAMES SUTHERLAND : Je ne saurais répondre à cette question tant que je n'aurai pas les plans indiquant ce que le ministère de la Milice désire que nous fassions ; mais il ne sera pas dépensé un sou tant que n'aurai pas ces plans.

M. LENNOX : Je désire signaler à l'attention de la Chambre quelques chiffres fournis par l'architecte en chef, relativement aux plans et autres documents déposés sur la table aujourd'hui. Les chiffres relatifs à l'ancien bâtiment indiquent que le sous-sol avait une superficie de 2,247 pieds ; le rez-de-chaussée, une superficie de 2,236.6 ; le premier étage, 2,236 pieds ; et les mansardes, 2,236 pieds ; total, 8,856.6 pieds. Quant au nouveau bâtiment, sa superficie serait la suivante :—sous-sol, 2,914.3 pieds ; rez-de-chaussée, 2,687.9 pieds ; le premier étage, 2,603 pieds ; le deuxième étage, 2,235 pieds et les mansardes, 2,180 pieds ; total, 12,820 pieds. Ces chiffres indiquent actuellement une superficie beaucoup plus grande pour le sous-sol et le second étage. Mais quant au bureau de poste, proprement dit, dont il a été surtout question lors de la discussion précédente, nous constatons que l'agrandissement n'est pas notable. Le ministre a déclaré que les chiffres accusent un agrandissement de 600 pieds. Mais nous voyons que le rez-de-chaussée, où le bureau de poste est installé, avait précédemment une superficie de 2,236 pieds, portée dans le nouveau bâtiment à 2,687 pieds, soit une différence de 451 pieds. Pour poser la chose plus nettement, cette différence équivaut à une chambre d'à peu près 22 pieds de côté. Nous arrivons donc à ce résultat étonnant, que la somme de plus de $30,000 que nous appliquons à l'amélioration de ce bâtiment aura pour effet, en ce qui regarde le bureau de poste, d'assurer au public un local supplémentaire de 22 pieds de côté. Puis, en examinant le plan du rez-de-chaussée, je m'aperçois que l'escalier et le passage occupent beaucoup plus de place que dans l'ancien bâtiment. Nous avons un porche, lequel, d'après ce que me dit l'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie), mesurera 12 pieds carrés à l'extérieur. Si les murs sont faits de l'épaisseur suffisante pour supporter une tour, ils devront avoir 3 pieds d'épaisseur ; ce porche à l'intérieur n'aura donc probablement pas beaucoup plus de 6 pieds. Aussi, bien que nous ayons 451 pieds carrés de plus de superficie, il s'en faut de beaucoup que nous ayons ce logement là de plus pour le service de la poste. Je

soumets que même en envisageant la situation au point de vue le plus favorable pour le gouvernement, le moins qu'on puisse dire c'est qu'on s'est grandement trompé. On s'est assurément trompé d'une manière grave quand on est venu dire que le bâtiment coûterait $20,000, car l'architecte en chef certifie maintenant que l'estimation primitive était de $30,000. On a ainsi induit le comité en erreur. Et maintenant une autre constatation s'impose, c'est qu'une somme énorme a été dépensée sans grand avantage pour le public. A un certain point de vue, on peut dire que ce sont les habitants de Guelph qui sont le plus intéressés dans cette affaire, et qui peuvent en parler le plus sensément. L'apparence de leur édifice public a certainement été améliorée. Mais si l'on tient compte de ce que l'on a obtenu ainsi de logement de plus, la dépense a été remarquablement forte. Il se peut que l'on se soit trompé en ne démolissant pas l'ancien édifice pour le reconstruire. Il est clair que d'une manière ou d'une autre les fonds ont été mal appliqués.

M. GUTHRIE : Comme je suis assez au fait des circonstances, on me permettra peut-être de fournir quelques explications.

Le bureau de poste de Guelph fut érigé en 1875 ou 1876. Il fut construit de calcaire blanc, entièrement de pierre de taille. L'édifice n'eut jamais bien bonne apparence ; étant trop écrasé et massif. Petit à petit il devint trop exigu pour les besoins de la localité. Ce n'est pas seulement le service de la poste qui était trop à l'étroit ; les bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur manquaient aussi de place. Dans le bureau de poste, on ne trouvait de place que pour 700 boîtes, je crois, tandis qu'il en aurait fallu 1,000 ou 1,100. Par suite des améliorations qui ont été effectuées, on a trouvé de la place pour 1,200 boîtes, je pense La partie laissée à la circulation publique n'a pas été tout à fait doublée ; mais elle a été augmentée des trois quarts, à peu près. Autrefois, il y avait un petit cabinet pour le directeur de la poste et l'escalier, occupant tout un coin important de l'édifice et donnant sur le square. Afin de se débarrasser de cette obstruction et de trouver en même temps une place pour l'escalier, il fallut construire l'annexe sur la rue Douglas dont il a été parlé. De cette manière, le coin du sud-est, naguère occupé par l'escalier, fut ouvert au public. On a pu agrandir le local assigné à la douane, au second étage ; elle l'occupe tout entier. Les employés de l'accise ont consenti à s'installer au troisième. Il a donc fallu tout un nouvel étage de pierre de taille,—de 12 pieds de hauteur, si je ne me trompe,—tout autour de l'édifice. Je ne contesterai pas que la tour ne soit probablement un ornement plutôt qu'autre chose. Afin d'avoir cette tour, les autorités de Guelph firent don d'une partie de la rue, 12 pieds carrés.

M. INGRAM : De la rue Douglas ?

M. LENNOX.

M. GUTHRIE : De ce que nous appelons le square Saint-George, à la façade de l'édifice. C'est là une grande amélioration. Lorsque la question fut débattue en Chambre la première fois, c'est l'honorable député de Wellington-centre qui fit la remarque que l'édifice était massif et écrasé et devrait avoir un étage de plus. Dorénavant, la poste, la douane et l'accise auront tout l'espace nécessaire. Il est vrai que la dépense a été un peu forte ; mais le calcaire de taille est dispendieux ; et de plus, l'ancien aménagement a beaucoup d'usure, ayant servi vingt-cinq ou trente ans. De nouveaux caveaux ont été construits dont le coût est compris dans le contrat. Ces caveaux sont pour l'usage de la douane et de l'accise, qui en étaient dépourvues. Le montant peut paraître élevé pour un vieil édifice ; mais il n'aurait pas été possible de faire exécuter les travaux à moins, étant données les dimensions du bâtiment et la nature du terrain à la disposition du gouvernement.

M. INGRAM : Quel espace restait-il du côté de la rue Douglas?

M. GUTHRIE : C'est un morceau de forme irrégulière ; je ne saurais guère en dire la grandeur. Vers l'arrière du bâtiment, il reste encore un espace, de 12 ou 15 pieds, je suppose, à l'endroit le plus large. C'est un morceau de forme triangulaire, dont la base mesure 12 ou 15 pieds dans la direction de la rue William. La raison pour laquelle on n'a pas voulu construire sur ce morceau, c'est que l'effet aurait été de déprécier l'immeuble situé en arrière et qui était la propriété de mon prédécesseur comme député de Wellington-sud.

M. T. J. THOMSON : La mention qu'on vient de faire du calcaire me remet à l'esprit que, lors de la dernière session, on a recommandé l'emploi de blocs de ciment dans un édifice qu'on était à construire à Ottawa. Le ministre des Travaux publics déclara à cette époque qu'il s'enquerrait de la question, vu qu'il préférerait s'en servir si l'usage en était trouvé recommandable. Le ministre voudra-t-il dire s'il a été aux renseignements et ce qu'il a constaté?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : J'ai donné des instructions à cet effet, et la question est actuellement à l'étude. Le crédit que nous venons de voter est pour une autre année. Il a été question de se servir de blocs de ciment dans la construction de la remise à charbon à Ottawa, mais l'architecte en chef a décidé de ne pas en faire usage.

M. BLAIN : Lors de la discussion du crédit à l'examen, l'année dernière, le montant demandé était de $1,000. Le ministre fit alors à la Chambre la déclaration solennelle que si, une fois les plans préparés et les soumissions demandées, celles-ci excédaient le montant de l'estimation, il ne dépenserait pas ces fonds sans revenir demander au parlement un nouveau crédit, une nouvelle

autorisation. Le ministre doit considérer que c'était là une promesse valable, qu'il aurait dû remplir.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Mon honorable ami était probablement absent de la Chambre quand j'ai donné mon explication il y a quelque temps. Si $21,000 est le chiffre donné comme indiquant le coût probable de l'édifice, il est évident qu'il y a eu erreur, soit de ma part, soit de celle du sténographe, car les papiers que j'avais sous les yeux ne me justifiaient pas de faire cette déclaration. Mon honorable ami a maintenant devant lui, si je ne me trompe, les publications officielles contenant ces déclarations, et il dit que dans le temps l'estimation du coût du bâtiment était de trente mille et quelques cents dollars. J'ai fourni cette explication il y a quelque temps déjà. Comme j'avais ces papiers devant moi, il est évident que je n'avais pas l'intention de tromper le comité. De fait, la somme votée fut de $21,000. Il est certain qu'il y a eu erreur soit de ma part, soit de celle du sténographe quant au prix total du bâtiment. Mon honorable ami sait que dans la discussion de ces crédits, il serait facile de se tromper de bonne foi sur ce que pourrait coûter la construction d'un édifice, car, dans certains cas, l'architecte n'indique pas toujours quel sera le prix total de l'ouvrage; dans certains cas, ce n'est pas l'habitude, lors de la première demande de crédit, de comprendre dans l'estimation le prix des appareils de chauffage et d'éclairage, garnitures, etc., avant que le bâtiment soit terminé. Ces item sont l'objet d'un contrat distinct.

M. INGRAM : Je désire faire observer que ce n'est pas du tout là le crédit primitif ; c'est un mémoire, en date du 28 mars de cette année. Nous avons le compte rendu des Débats de l'année dernière qui dit $21,000, et nous avons ce mémoire-ci préparé d'hier.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Ce mémoire est copié sur les documents originaux.

M. INGRAM : Nous ne les avons pas vus.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je serai en mesure de produire l'estimation primitive de l'architecte.

M. BLAIN : L'explication, c'est que si le ministre a demandé $21,000, il aurait dû en demander $30,000.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Non, le crédit est pour la somme juste. Nous avons voté la somme que le département jugeait devoir être dépensée dans le cours de cet exercice financier. Si nous ne dépensons pas l'argent avant le 30 juin de l'année pour laquelle le vote est pris, il est périmé. Nous nous efforçons donc de fixer le crédit exactement à la somme que, dans l'opinion des employés du département, nous serons en mesure de dépenser dans le cours de l'année fiscale ; et les $21,000 auraient dû être données comme montant qui serait dépensé durant cet exercice-là. J'ai le document primitif ayant trait à cette soumission ; il fait foi par lui-même. Il m'a été remis par l'architecte en chef, et il dit $30,000.

Québec—Edifice public d'Acton Vale, $12,000.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Ce crédit est en vue de la construction d'un édifice public dans le village d'Acton, rue Principale. L'achat de cet emplacement fut autorisé en novembre. Le terrain mesure 125 pieds par 180 et coûte $2,500. Les citoyens ont consenti à fournir $600, ce qui réduit pour nous le prix du terrain à $1,900. La dépense totale, y compris le prix de l'emplacement, s'élèvera à $15,000, à peu près.

M. CASGRAIN : Si la dépense totale doit être de $15,000, pourquoi l'honorable ministre n'a-t-il pas demandé un crédit pour ce montant ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Parce que nous n'aurions pas pu dépenser une telle somme durant l'exercice financier pour lequel elle aurait été votée. Il arrive fréquemment que nous ne pouvons dépenser toute la somme demandée. Il est arrivé quelquefois que nous aurions pu dépenser plus que le crédit qui nous avait été accordé; mais si mon honorable ami examine les comptes publics, il y relèvera un nombre considérable de crédits qui se trouvent périmés au terme de l'exercice financier, avant d'avoir été utilisés. Les montants dépensés dans l'année sur les crédits obtenus sont très petits.

M. CASGRAIN : Si je ne me trompe, les sommes que nous votons maintenant sont pour l'exercice financier commençant le 1er juillet 1904 et se terminant le 30 juin 1905. Combien va-t-il falloir de temps pour construire ce bâtiment? Est-ce un bâtiment considérable et à quoi le destine-t-on ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : C'est un édifice public; nous aurons bien employé le temps si l'entreprise est adjugée et la construction achevée dans un an d'aujourd'hui.

M. CASGRAIN : N'est-ce qu'un bureau de poste ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Ce n'est qu'un bureau de poste.

M. LENNOX : L'honorable ministre a dit, si je ne me trompe, que la dépense totale sera de $15,000. Comme on l'a dit, ce crédit sera valide jusqu'au 30 juin 1905; nous avons donc beaucoup plus d'un an pour terminer cette entreprise. Il ne saurait y avoir de difficulté à dépenser un crédit de $15,000 avant le 30 juin 1905, et je soumets que dans un cas de ce genre, où l'on doit présumer qu'en toute probabilité, la somme tout entière peut être dépensée durant le temps de vali-

dité du crédit, il est opportun de demander au comité tout le montant nécessaire en une seule fois, au lieu d'en laisser une partie en souffrance; ce qui a pour effet de nous induire en erreur quant à ce que devra être la dépense totale. Pour une dépense de $15,000 seulement, il n'y a pas de raison de supposer que tous les travaux ne pourront être exécutés durant la période de validité du crédit.

M. CASGRAIN : Il me semble que c'est là une somme très considérable pour un édifice dans un village de l'importance d'Acton Vale. On m'informe que les recettes de la poste ne sont que de $900 par année. Je ne sais pas exactement quel est le nombre des habitants, mais il paraîtrait que c'est un petit village, et cette dépense de $15,000 me semble énorme. Je vois à son siège l'honorable député de Bagot (M. Marcil) et il sera peut-être en mesure de nous fournir des explications.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : On devrait me tenir compte, il me semble, des efforts que j'ai faits pour réduire à $15,000 de $50,000 et $60,000 qu'elle était parfois, la depense encourue pour la construction d'édifices publics dans des centres de cette importance. Je pourrais citer des cas où des édifices construits dans des centres de même grandeur auraient coûté deux ou trois fois la somme que nous nous proposons de dépenser ici. Je ne pense pas qu'on puisse construire un édifice public convenable pour la fin à laquelle on destine celui-ci, y compris l'emplacement, le calorifère, l'aménagement et les boîtes à lettres, pour une somme beaucoup moindre que celle demandée ici. J'ai cherché à limiter ces dépenses le plus possible.

M. CASGRAIN : Mon honorable ami se fait gloire de construire un édifice public à cet endroit moyennant $15,000, et il nous donne à entendre que dans des centres de même importance on construisait naguère des édifices coûtant de $50,000 à $60,000. Mais à l'époque où cela se faisait lui et ses amis condamnaient à cor et à cri cette manière d'agir.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Nous sommes en progrès.

M. CASGRAIN : Ce n'est pas mon opinion. Vous avez été portés au pouvoir probablement pour inaugurer une politique différente de celle de vos prédécesseurs. Je demanderai à l'honorable député de Bagot si le chiffre de la population n'est pas inférieur à 2,000 âmes. On me dit qu'il n'est que de 1,175. Nous allons donc dépenser $15,000 pour la construction d'un bureau de poste en un endroit où les recettes postales ne sont que de $900 par année et dont la population n'est que 1,175 âmes. C'est bien là un cas flagrant de la violation des promesses faites par ces messieurs de la droite. Si telle est la ligne de conduite que le gouverenement se porpose de suivre, je ne vois pas pourquoi nous n'aurions pas de ces édifices dans toutes les localités de la province de Québec dont la population est de 1,200 âmes ou à peu près. Par exemple, voici une des paroisses du comté représenté si habilement par mon savant et honorable ami, le ministre de la Justice (M. Fitzpatrick), la paroisse de Beauport, dont la population est de 4,000. Avant longtemps peut-être il y sera construit un édifice public. Si le gouvernement adopte la ligne de conduite suivie dans le cas actuel, personne ne songera à blâmer l'honorable ministre de la Justice de demander un édifice public du prix de $20,000 à $30,000 pour la paroisse de Beauport. Il me paraît extraordinaire que dans ce village d'Acton-Vale on doive ériger un édifice public du prix de $15,000. Il y a différents moyens de persuader aux électeurs qu'ils doivent voter pour certains candidats ; et ce crédit m'a tout l'air d'être un argument très fort en vue d'engager les électeurs de ce village à donner leurs suffrages à l'honorable député de Bagot. Il pourra leur dire : Je vous ai donné un édifice public qui va coûter $15,000. Si pareille chose était arrivée quand ces honorables messieurs de la droite étaient dans l'opposition, on aurait crié au scandale ; on aurait dit que nous achetions en détail les électeurs du comté ; mais bien entendu, lorsque ce sont ces messieurs de la droite qui le font, c'est un acte de vertu. Toutefois, ce n'est pas là ma manière de voir.

M. J. E. MARCIL : M. le président, en réponse à mon honorable ami de Montmorency (M. Casgrain), je lui dirai tout d'abord que je ne pense pas qu'il me soit nécessaire de faire construire un bureau de poste à Acton-Vale pour m'assurer l'appui des électeurs de la localité. Ce n'est pas la raison qui m'a engagé à demander un bureau de poste pour Acton-Vale. Si je devais me présenter encore une fois, sincèrement, je ne pense pas que la majorité en ma faveur pourrait être beaucoup plus forte qu'elle n'a été lors de l'élection de 1900; car la plupart des électeurs de l'endroit m'accordèrent leur suffrage dans cette circonstance. Quant au chiffre de la population, je puis dire que celle-ci a beaucoup augmenté depuis le dernier recensement, par suite de l'établissement au milieu de nous d'industries de fabrication. Actuellement, il nous faudrait vingt-cinq ou trente maisons de plus pour loger les familles et les ouvriers à l'emploi de la compagnie qui a commencé son exploitaion l'année dernière. J'espère qu'avant longtemps il sera construit des logements et que ces familles seront installées dans le village d'Acton-Vale. L'édifice auquel ce crédit est destiné ne servira pas seulement de bureau de poste. On parle en ce moment de l'établissement d'une nouvelle industrie dans la ville, et je compte que d'ici à quelques jours nous serons en mesure, en vue de l'exploitation d'une fabrique de cigares, d'obtenir

un bureau du Revenu de l'intérieur. J'ai prié le ministre des Travaux publics de réserver dans le nouveau bâtiment un local pour l'accise.

Nous avons également à Acton-Vale une compagnie de milice composée de 65 hommes et j'ai demandé au ministre de fournir un local où seront gardés les effets de ces volontaires. Mon honorable ami (M. Casgrain) sait parfaitement que le comté de Bagot a fait très peu de demandes d'argent à l'Etat ; et les habitants de ce comté ont été dans le passé, comme ils le seront à l'avenir, appelés à contribuer leur quote-part du prix des travaux publics exécutés dans d'autres parties du Canada. Si mon honorable ami (M. Casgrain) nous fait l'honneur de visiter Acton-Vale avant longtemps—peut-être à l'occasion des élections générales—il sera à même de constater *de visu* que le village n'est pas d'aussi peu d'importance qu'il semble le croire.

M. CASGRAIN : L'honorable député (M. J. E. Marcil) n'a pas apporté de raisons qui militent en faveur de la construction d'un bureau de poste à Acton Vale. Il nous donne à entendre qu'il ne se portera peut-être pas candidat à la prochaine élection. Faut-il conclure de cela qu'il s'attend à de plus grands honneurs ?

M. J. E. MARCIL : Je serai peut-être mort.

M. CASGRAIN : J'espère que non. J'aurais cru plutôt que l'honorable député comptait être récompensé comme l'ont été un si grand nombre de libéraux que l'on a vu sortir de l'arène politique pour aller occuper de grasses sinécures. Mon honorable ami prétend que la population d'Acton Vale s'accroît, mais il ne saurait nier qu'elle n'est actuellement que de 1,175 habitants. Pour motiver la construction de ce bureau de poste, il allègue qu'il s'érigera probablement une manufacture à Acton Vale et qu'il deviendra nécessaire d'ériger une trentaine de maisons nouvelles pour loger les ouvriers. Autant vaudrait demander au ministre des Travaux publics de construire ces maisons qu'exiger l'érection d'un édifice public dans une ville aussi peu importante. L'honorable député compte aussi sur l'établissement d'une fabrique de cigares à Acton Vale, mais il plaisante sans doute lorsqu'il allègue ces sortes de raisons pour motiver la construction d'un édifice public. Qu'arrivera-t-il en définitive, si l'on va jusqu'à ériger des édifices publics dans des villes dont la population n'excède pas 1,200 habitants ? Puisqu'on a tant d'argent à gaspiller, je veux bien qu'on dote la province de Québec d'édifices publics, mais il ne faudrait pas oublier, dans ce cas, qu'il se trouve dans cette province un grand nombre de villes que leur importance rend plus dignes qu'Acton Vale des faveurs du gouvernement.

M. MORIN : Je n'ai jamais pu comprendre que le gouvernement se résolût à ériger des édifices publics dans les différentes petites villes du pays. Certains de nos édifices publics, j'en conviens, sont nécessaires, et le gouvernement ne les a pas payés trop cher ; mais quelle raison peut-on avoir d'aller ériger des édifices considérables en des endroits aussi peu importants qu'Acton Vale et Montmagny ? Cette pratique vicieuse s'étend sans cesse. Certains partisans du gouvernement ne se gênent pas pour affirmer que leur élection ne leur inspirent pas de craintes parce qu'ils ont obtenu qui la construction d'un quai, qui l'érection d'un bureau de poste, qui la construction d'une trentaine de milles de chemin de fer. Un tel état de choses ne devrait pas exister. Ni les règlements de la Chambre ni les lois du pays ne me permettent de dénoncer cette politique comme un système de corruption, et je ne me servirai pas de ce qualificatif ; je suis cependant libre de penser à mon gré, et s'il m'était permis de dire que c'est là un engin de corruption, je le dirais. Que ceux qui désirent se faire élire se réclament de leurs seuls mérites sans mettre à contribution le trésor public. Tout cela ne constitue qu'une grossière comédie. Puisqu'on paraît vouloir ériger des édifices publics dans toutes les villes de 1,200 à 1,500 habitants, on ferait aussi bien de commencer par retenir les services de tous les charpentiers et de tous les maçons du Canada. Le comté de Beauce contient à lui seul une douzaine de villes aussi importantes, sinon plus, qu'Acton-Vale, Une autre infamie a été commise à Montmagny. L'ancien représentant de la division de ce nom ayant demandé un édifice public, le gouvernement se mit sur les bras un édifice qu'il paya $7,000, qui occasionna une dépense de $4,000 l'année dernière, et qui nécessita encore cette année la demande d'un nouveau crédit de $6,000. La population de la ville de Montmagny est de 1,605 habitants, et c'est dans des villes de cette mince importance que le gouvernement se livre à une telle dépense des deniers publics. C'est honteux.

M. T. I. THOMSON (Grey-nord) : Le ministre voudrait-il nous dire s'il est bien nécessaire d'ériger cet édifice public dans un village aussi peu important qu'Acton-Vale ? Nous avons voté l'année dernière de fortes sommes destinées à la construction d'édifices publics à Arichat, à Campbellford et autres petits villages des provinces maritimes. Le ministre émit un jour l'opinion que ces sortes d'édifices ne devraient être érigés que dans les chefs-lieux de comtés, mais il changea d'idée avant d'avoir fait voter ses crédits. Le comté de Grey ne se soucie guère de contribuer au paiement des $15,000 destinés à la construtión d'un édifice public à Acton-Vale, car il se trouve dans les limites huit ou dix villages plus importants que cette petite ville-là, qui n'ont pas d'édifice public. Malgré sa population de près

de 77,000 habitants, le comté de Grey n'a jamais reçu un seul dollar sous forme de crédit destiné à ses édifices publics. Je voudrais savoir ce qui porte le ministre à ériger cet édifice dans un tel village où la recette est si maigre.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Ce n'est pas seulement d'hier que le gouvernement fédéral s'est imposé le devoir d'ériger des édifices publics dans tout le pays. On a choisi Acton-Vale parce que c'est le centre le plus important du comté. Mon honorable ami semble donner à penser qu'il n'a jamais été dépensé de fonds publics dans le comté qu'il représente et que ses commettants ne se soucient pas qu'on fasse de dépense pour eux. Je ne suis pas de son avis. Qu'il ouvre les comptes publics, il y verra qu'en ces dernières années ce n'est pas $15,00, mais bien un demi-million de dollars qu'on a puisés à la caisse publique pour les dépenser dans la ville même qu'il habite. Il est vrai de dire que cette ville florissante marche à grands pas dans la voie du progrès. A tout événement, le gouvernement s'est donné pour règle d'ériger un édifice public dans la ville principale de chaque comté, la population de ce comté fût-elle moins considérable que celle de la division que représente ici l'honorable député. Voilà l'unique raison que je puis alléguer en faveur de la construction de cet édifice.

M. LENNOX : Si cette politique doit être d'application générale, nul ne sait où l'on s'arrêtera. Ainsi, le village de mon comté qui se rapproche le plus de celui d'Acton-Vale sous le rapport de la population, c'est le village d'Allandale. L'écart dans le chiffre de la population des deux endroits n'excède pas vingt-cinq habitants ; et cependant, bien qu'il se fasse à Acton-Vale moins d'affaires en un mois qu'il ne s'en transige en huit jours à Allandale, la population de ce dernier village n'oserait pas, pour cela, demander qu'on lui construise un bureau de poste. Avec sa population de 1,256 habitants, Alliston est un des plus florissants villages du comté de Simcoe-sud ; et cependant, je suis sûr que le ministre ne voudrait pas demander un crédit pour y construire un bureau de poste, bien que la recette y soit de $2,500, tandis qu'elle n'est que de $500 à Acton-Vale. Passons maintenant au florissant village de Stayner, comté de Simcoe-nord, dont la population s'élève à 1,225 habitants ; à la ville de Collingwood, qui compte 5,755 habitants ; à la ville d'Aurora, située dans la division que représente le directeur général des Postes, et dont la population est de 1,590 habitants ; à la ville de Barrie, que l'on vient d'annexer à Simcoe-nord, et qui, jusqu'à ces temps derniers, n'avait pas de bureau de poste, bien que le chiffre de sa population s'élevât à plus de 5,000 habitants ; passons ensuite au village de Newmarket, comté de York-nord, dont la population se chiffre à plus de 3,000 habitants, et où la recette se chiffre à $3,635.56.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : L'honorable député est-il bien sûr qu'il n'y a pas d'édifice public dans la ville de Barrie?

M. LENNOX : Le ministre ne m'a pas bien compris. J'ai dit que Barrie possède un bureau de poste, mais qu'à venir jusqu'à ces temps derniers elle n'en avait pas. Si l'on doit tenir au principe énoncé par l'honorable ministre, la dépense des deniers publics ne connaîtra plus de limites. On a trouvé depuis quelque temps le moyen de multiplier les dépenses publiques, mais le trésor ne pourra jamais suffire à la tâche si on se guide d'après ce principe-là.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : L'honorable député se montre vraiment généreux à l'égard de samis qu'il a en cette Chambre. En 1883, alors que la construction coûtait de 15 à 25 pour cent moins cher qu'à présent, on a érigé à Barrie un édifice public dont le coût s'est élevé à $42,000.

M. LENNOX : Je vous demande pardon ; il n'a pas été érigé d'édifice public dans mon comté. Je n'ai jamais représenté la ville de Barrie, qui est située dans le comté de Simcoe-nord. Ce n'est que récement qu'on l'a annexée à Simcoe-sud.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Mon honorable ami aura peut-être l'avantage de représenter la ville de Barrie. A chaque session, nous avons voté à ce comté-là des crédits variant entre $100,000 et $200,000 et destinés à des travaux d'utilité publique : mon honorable ami aurait donc bien mauvaise grâce de s'opposer à ce qu'on accorde de temps à autre la centième partie de ces sommes pour doter d'autres parties du pays d'édifices publics. Au point de vue pratique des affaires, je comprends que certains de ces endroits peu importants peuvent n'avoir pas droit à des édifices publics, mais il y a certainement économie à faire construire pour $10,000 ou $15,000 des édifices qui coûtaient d'ordinaire entre $40,000 et $50,000.

M. LENNOX : Le comté de Simcoe a une très vaste étendue, et sa population est d'environ 75,000 âmes ; mais depuis trente ans les édifices publics de la division que je représente n'ont pas coûté un seul dollar au pays. Pour ce qui est de la ville de Barrie, ce n'est pas le gouvernement actuel qui y a érigé le bureau de poste.

M. BLAIN : Je ferai remarquer à l'honorable ministre qu'à l'époque où les libéraux siégeaient de ce côté-ci de la Chambre, ils résumèrent leur politique dans la motion suivante que mon honorable ami lui-même a citée :

Il est résolu que dans la dépense des deniers publics, on doit se laisser guider par l'intérêt public et non par le favoritisme, et que dans le choix d'emplacements pour la construction d'édifices publics devant servir de bureaux pour la poste, la douane et le revenu de l'intérieur,

on devrait tenir compte du chiffre des recettes ainsi que du volume des affaires.

Et l'honorable ministre ajoutait : " L'intérêt du pays exige que l'on vote cette résolution." Puis-je lui demander aujourd'hui comment il se fait qu'il a ainsi changé d'opinion?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Mon opinion n'a pas varié ; je poursuis toujours la même politique.

M. BLAIN : Je pourrais faire observer à l'honorable ministre que dans le cas auquel je viens de faire allusion, il s'agissait d'une ville à forte population et donnant une recette considérable, et qu'on ne demandait qu'un crédit de $5,000, tandis que dans le cas actuel mon honorable ami veut se faire autoriser à dépenser $15,000 dans un village dont la population est de 1,175 habitants et où la recette ne s'élève pas même à $1,000

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Mon honorable ami voudra-t-il me passer sa citation?

M. BLAIN : Avec plaisir.

M. BENNETT : Il me paraît bien cruel, M. le président, qu'on vous mette ainsi à la torture au moment même où vous n'avez pas droit de prendre la parole. Si ma mémoire est fidèle, la motion dont vient de parler mon honorable ami de Peel (M. Blain) fut présentée par le ministre des Travaux publics au cours d'un débat provoqué par ce qu'on était convenu d'appeler le scandale du bureau de poste de Laprairie, débat qui dura tout une nuit et dont vous avez dû garder souvenance. Seul survivant de la vieille garde, vous n'avez certainement pas oublié le rude combat que vous avez livré cette nuit-là. Je sais que les circonstances ne vous ont pas permis de suivre la majorité de ceux qui ont quité les banquettes ministérielles pour devenir juges, officiers de douane ou fonctionnaires quelconques de l'Etat. Vos aspirations vont plus haut que cela, et nous espérons tous que vos désirs se réaliseront en temps opportun. Mais, en justice pour vous-même et pour l'acquit de votre conscience, vous devriez prier quelque membre de la droite de prendre votre place afin de vous donner l'occasion de protester publiquement contre les assauts qu'on livre au trésor public. S'il ne se trouvait pas parmi vos nombreux amis d'âme assez charitable pour voler à votre secours, si nul d'entre eux ne consentait à prendre votre place pour vous permettre de donner libre cours à votre indignation, vous trouveriez certainement dans les rangs de la gauche quelque député qui se fera un plaisir d'aller prendre place à votre fauteuil et de vous fournir l'occasion que vous devez désirer bien ardemment.

M. MORIN : Quelles seront les dimensions de l'édifice que l'honorable ministre entend faire construire?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je regrette de ne pas être en mesure de communiquer ce renseignement.

M. MORIN : Avez-vous décidé si vous construirez en pierre, en brique ou en bois?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Nous construirons en brique.

M. MORIN : Je voudrais que le gouvernement construisît à Acton Vale un édifice proportionné à l'importance de la ville. Un édifice d'environ $4,000 me paraîtrait bien suffisant. Il ne faut pas aller trop vite en besogne. Attendons que cette ville ait vu sa population s'accroître. Ce n'est pas la fabrication d'une demi-douzaine de cigares par jour qui lui donnera une importance si grande. Il y a soixante ans, Lévis était déjà une ville importante ; elle compte aujourd'hui près de 8,000 habitants. Son bureau de poste est une honte pour le gouvernement : il ne mesure que 12 pieds par 14, et encore est-il formé de deux pièces. Il n'est pas plus spacieux que l'une des pièces du sous-sol de cet édifice, et est tout aussi mal entretenu. J'aimerais que l'on construisît à Lévis un édifice de $20,000 ou $30,000, car si, avec sa population de 1,175 âmes, Acton Vale a droit à un bureau de poste de $15,000, la ville de Lévis, dont la poulation est de près de 8,000 habitants, a certainement droit à un édifice public de $30,000. Il me semble que le ministre devrait traiter chaque ville selon qu'elle le mérite.

M. SPROULE : J'entends m'élever contre le principe d'après lequel le gouvernement se guide dans la dispensation des deniers publics. Lorsqu'ils étaient dans l'opposition, les libéraux avaient l'habitude de reprocher en termes sévères au gouvernement de l'époque de consacrer les deniers publics à l'érection d'édifices fédéraux en des endroits trop peu importants, et ils ont à maintes reprises affirmé que le gouvernement n'avait pas raison d'ériger de tels édifices quand il était à même d'en louer à des conditions raisonnables. Ils prétendaient alors que le prix du loyer représentait une dépense beaucoup moins forte que l'intérêt à payer sur le prix de revient de l'édifice et les frais généraux d'entretien. Voyons ce que l'on fait dans le cas actuel. Voici un village de 1,100 habitants, où la recette brute de la poste est de $919. Le traitement du directeur de la poste est de $350 par année, plus une allocation de $40 pour le combustible, le loyer et l'éclairage. Et le gouvernement se propose de consacrer $15,000 à l'érection d'un édifice où il faudra ensuite placer un gardien que l'on devra payer chaque année $300 ou $400. A part les appointements du directeur, le bureau de poste de ce village ne coûte actuellement que $40 par année. A 3½ pour 100, l'intérêt de $15,000 constituera une charge de $450 qui pèsera chaque année sur le revenu consolidé. Il faudra aussi avoir un gardien qui coûtera au pays

$300 ou $400 par année, sans compter les réparations que l'on sera tenu de faire tous les ans. Ainsi, $400 pour le gardien, $450 pour l'intérêt et $45 pour le chauffage et l'éclairage, nous voilà avec une dépense annuelle de $925, tandis qu'on ne dépense actuellement que $40 par année. Que le gouvernement se donne la peine d'aller se renseigner auprès des habitants des grands et florissants villages de la province d'Ontario, qui n'ont pas encore demandé qu'on leur construise de nouveaux bureaux de poste, qu'il leur demande ce qu'ils pensent de cette dépense de $15,000, non compris le salaire du gardien, ni les frais de chauffage, d'éclairage et de réparations, que l'on veut faire dans un petit village de 1,100 habitants leur réponse ne se fera pas longtemps attendre. Consentirait-on à faire une dépense pareille dans une division représentée par un membre de l'opposition? Ce n'est guère probable. Mais voici qu'un partisan du cabinet imagine qu'il faut consacrer des deniers publics à la construction d'un édifice dans un village quelconque, ou qu'il est temps de contraindre le gouvernement à favoriser quelqu'un ; voilà la cause de cette dépense injustifiable. J'entends que cette question soit posée bien clairement sous les yeux du public, parce que si cette dépense a sa raison d'être, il n'est pas un seul comté bien colonisé de la province d'Ontario qui ne compte de deux à douze villages plus importants que celui-là et qu'il faudrait doter d'un édifice public. Les habitants de ces villages n'ont jamais demandé qu'on fît une telle dépense en leur faveur, estimant avec raison que le gouvernement ne serait pas justifiable d'ériger un édifice public quand on peut s'accommoder d'une manière convenable et à bien meilleur marché en affermant un édifice quelconque.

L'honorable M. FITZPATRICK : Puis-je demander à l'honorable député (M. Sproule) s'il y a beaucoup de comtés de la province d'Ontario qui n'ont pas d'édifice publics?

M. SPROULE : Ce n'est pas là la question. Il n'est pas un seul comté de la province d'Ontario qui ne compte une demi-douzaine de villages où il n'existe pas d'édifice public, bien qu'ils soient plus importants que le village d'Acton Vale. Il y a dans mon propre comté onze villes et villages de cette importance, et je ne crois pas que plus de deux ou trois d'entre eux aient jamais demandé l'érection d'un édifice public. Les gens ne croient pas à la nécessité d'une telle dépense ; on ne la jugera certainement pas nécessaire dans le cas d'Acton Vale.

L'honorable M. FITZPATRICK : Cet esprit d'économie qui, d'après l'honorable député (M. Sproule), caractériserait si bien la province d'Ontario, on ne le remarque guère dans les crédits ; en effet, on se propose de dépenser $254,000 pour les édifices publics dans la province de Québec, tandis que pour la province d'Ontario, on dépensera de ce chef $694,000.

M. CASGRAIN : Il ne s'agit pas de rivalité entre les provinces de Québec et d'Ontario. Mon honorable ami (l'honorable M. Fitzpatrick) aura beau chercher à porter la question sur un autre terrain en s'efforçant de faire croire que l'on s'oppose à ce crédit parce qu'il est destiné à la province de Québec, il ne parviendra pas par ce moyen à détourner l'attention de cette dépense. La question est fort simple. Voici une ville de 1,175 habitants où la recette postale est d'environ $900 par année ; or, malgré leurs promesses, en dépit des déclarations qu'ils ont faites au sujet de la ligne de conduite que le gouvernement est tenu de suivre en ces sortes de matières, ces messieurs de la droite entendent aujourd'hui consacrer une somme de $15,000 à l'érection d'un édifice public dans une aussi petite ville. Que le ministre des Travaux publics me permette de lui rappeler ce qu'il a dit, lorsqu'il faisait partie de l'opposition, d'une demande de crédit beaucoup plus digne que celle-ci de fixer l'attention. On demandait alors de voter une somme de $15,000 destinée aux bureaux de poste, de douane et du revenu de l'intérieur à Richmond, P.Q. Le débat eut lieu le 15 juin 1894. La recette de la douane à cet endroit se chiffrait dans le temps à $6,745.22.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Quel était le chiffre de la recette postale ?

M. CASGRAIN : Je ne l'ai pas ici ; mais la Chambre notera qu'avec un tel revenu douanier, on était justifiable de construire un édifice. Qu'eut alors à dire le ministre des Travaux publics ? Je l'ai trouvé par pur hasard. Je suis persuadé qu'en feuilletant les Débats on découvrirait des douzaines de déclarations aussi catégoriques et même plus éloquentes que celle dont je vais donner lecture. L'honorable ministre s'est exprimé en ces termes :

> Je ne dis pas que la question——
>
> Il s'agissait de la politique du gouvernement.
>
> —a été réglée ou ne l'a pas été. Je sais que l'honorable ministre et des députés de la droite ont décidé que les deniers publics seraient dépensés et employés à ces édifices en proportion du revenu tiré des endroits où ces édifices sont construits et d'après le chiffre de la population. Ce principe a été consacré par le vote de la Chambre, et il est bon de le maintenir.

Et il ajoutait :

> Dans ce cas, l'honorable ministre renie le principe posé par son chef défunt, sir John A. Macdonald, et approuvé par le vote de la Chambre sous la présidence de l'Orateur. Je crois qu'il serait plus satisfaisant et plus pratique d'entendre l'honorable ministre nous dire qu'il ne s'est pas rallié au principe d'après lequel la dépense des deniers publics ne doit se faire que selon les exigences de la politique. L'honorable ministre sait bien que les habitants de la par-

tie du pays que je représente lui ont prouvé, ont prouvé au gouvernement qu'il était nécessaire et dans l'intérêt public de construire des édifices publics, et qu'ils y avaient droit en vertu du principe qui est censé faire la base de l'emploi des deniers publics.

Voilà une dénonciation catégorique de l'érection d'édifices publics dans le seul but de servir des fins politiques. Je demanderai maintenant au ministre si ce n'est pas uniquement pour se lier aux exigences de la politique qu'il demande la construction de cet édifice à Acton Vale—tout simplement parce qu'un des partisans du cabinet l'a exigé ? Il contredit les déclarations qu'il faisait quand il siégeait dans l'opposition. Il n'est même pas capable d'alléguer une seule bonne raison à l'appui du crédit destiné à l'édifice en question. Force lui est de se contredire comme il l'a déjà fait, à l'instar de tous ses collègues.

Quarantaine de la Grosse-Ile, $12,000.

M. CLARKE : Ce crédit fait-il partie du budget des Travaux publics ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Le ministre des Travaux publics est chargé de la construction et des réparations des édifices de la quarantaine. Ce crédit est conforme aux estimations fournies par le ministère de l'Agriculture, et comprenant les articles suivants : Quartiers de la police, drainage et plomberie, $735 ; échelles de sauvetage de l'hôpital et travaux de plomberie, $345; pour peinturer la maison du surintendant, $150 ; changements à l'hôpital des varioleux, $800 ; pour terminer l'édifice des travaux publics, $1,000; quartiers des matelots, $8,000; trottoirs en madrier, etc., $200; dépenses imprévues, $270 ; total, $12,000.

M. CASGRAIN : Je remarque qu'il a été voté $12,000 l'an dernier. S'agit-il de voter de nouveau le même crédit ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : C'est un nouveau crédit. Il a déjà été dépensé $10,088.

M. LENNOX : Ce crédit vous permettra de compléter les travaux ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Oui, d'après les prévisions du ministère de l'Agriculture.

M. LENNOX : Je remarque que l'honorable ministre suit ici le conseil que je lui ai donné à l'occasion d'un autre crédit—il a inclu le posage des appareils intérieurs, les aménagements divers, etc., dans le crédit qu'il a demandé pour lui permettre de pousser ses travaux jusqu'au 30 juin 1905.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : On s'attend, dans le cas actuel, à dépenser $12,000 d'ici à cette date-là, tandis que, dans l'autre, on ne croyait pas pouvoir dépenser $15,000 durant la même période.

M. BENNETT : Ces travaux seront-ils donnés à l'entreprise ou les exécutera-t-on à la journée ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Mon honorable ami remarquera que tous ces articles sont relativement peu importants. Il serait pour ainsi dire impossible, sur l'île, de donner ces travaux à l'entreprise, c'est pourquoi nous les faisons exécuter à la journée sous la surveillance d'un employé du ministère.

M. CLARKE : Comment se fait-il qu'on peut difficilement les donner à l'entreprise ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Les allées et venues des gens coûteraient fort cher. On m'apprend au ministère qu'on est très satisfait de l'exécution des travaux à la journée sous la surveillance d'un de nos employés.

M. BLAIN : Ce crédit vous permettra-t-il de terminer les travaux ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Les travaux sont exécutés à la demande du ministere de l'Agriculture, sous la juridiction duquel se trouve placé le service de la quarantaine. Le présent crédit nous permettra de les compléter.

Edifice public, Lévis, $20,000.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Nous nous sommes procuré un emplacement, mais nous n'en avons pris possession que tout récemment. On estime que cet édifice nous coûtera, une fois terminé, de $35,000 à $40,000. L'emplacement ne nous a rien coûté, attendu qu'il appartenait déjà à l'Etat.

M. CASGRAIN: Est-ce l'emplacement dont il fut question l'année dernière, celui du bas de la côte ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Oui. L'édifice sera affecté à tous les services de l'Etat à Lévis. Cette ville a une certaine importance; l'Intercolonial y a une station, et c'est aussi le chef-lieu du comté. Il me semble que l'accommodation du public nous impose le devoir d'ériger là un bon édifice.

M. MORIN : Quelles seront les dimensions de l'édifice de Lévis ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Les plans n'en étant pas encore terminés, je ne saurais dire au juste quelles seront ces dimensions.

M. MORIN : L'édifice sera-t-il construit en pierres ou en briques?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : L'architecte se propose de nous conseiller de construire en briques avec parements en pierre. L'édifice aura trois étages.

M. MORIN : Le ministre sait-il où s'élèvera cet édifice ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je suis allé sur les lieux, et me rappelle fort bien l'endroit où doit s'élever l'édifice.

M. MORIN : Quelle est la superficie du lopin de terre concédé par le gouvernement ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Autant que je me rappelle, il mesure 160 pieds par 140.

M. MORIN : Est-ce l'endroit où se trouve le vieux hangar à marchandises ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Oui.

M. MORIN : L'endroit est bien choisi. La population de Lévis a droit à cet édifice, et il y a cinquante ans que le gouvernement aurait dû le lui construire.

M. BLAIN : Il a déjà été question de ce crédit avant aujourd'hui, et le ministre a dit, je l'ai remarqué, que son ministère avait entamé des négociations avec celui des Chemins de fer au sujet d'un emplacement pour cet édifice.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Nous avons, en effet, entamé des négociations.

Edifice public, Longueuil, $12,000.

M. CASGRAIN : At-t-on acheté l'emplacement de cet édifice ? Quel prix l'a-t-on payé? et de qui l'a-t-on acheté ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Nous avons acheté l'emplacement de M. F. St-Mars à raison de $2,800. Il est situé en face de l'église, et mesure 118 pieds de front sur 85 de profondeur.

M. CASGRAIN : Comment en êtes-vous arrivé à payer cet emplacement $2,800 ? Quelque représentant du ministère est-il allé en faire l'estimation ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Oui ; un des employés du ministère, M. Michaud, m'a fait un rapport au sujet de ce lopin de terre. M. Michaud est l'ingénieur dirigeant du ministère des Travaux publics.

M. CASGRAIN : On me dit qu'on l'a payé $2,000 trop cher. Je voudrais bien savoir à quel titre M. Michaud est allé faire l'estimation de certains emplacements à Longueuil. On peut être excellent ingénieur sans, pour cela, être bon estimateur d'immeubles. Si je suis bien renseigné, il s'est singulièrement trompé si, dans son rapport, il a dit au ministre que cet emplacement valait $2,800.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : M. Michaud occupe une situation importante au ministère ; c'est un arpenteur émérite, un homme de savoir et d'expérience ; et s'il n'est pas capable de faire l'estimation d'un lopin de terre dans une petite ville comme celle-là, je voudrais bien savoir à qui je devrai m'adresser.

M. LENNOX : L'honorable ministre a plus d'expérience que moi ; je lui ferai observer, toutefois, qu'en étudiant bien ce cas, il en arrivera nécessairement à la conclusion que l'employé partant d'Ottawa pour aller faire l'estimation d'une propriété immobilière dans un endroit étranger pour lui, fait rarement un travail satisfaisant. En ces matières, tout est relatif. Il faut bien connaître le terrain d'avance ; c'est pourquoi il est absolument impossible d'obtenir une juste estimation de la part d'un ingénieur ou de n'importe quel autre citoyen d'Ottawa que l'on envoie dans une localité dont ils ne connaissent pas les conditions particulières.

Il s'est déjà fait des évaluations de propriété, à notre connaissance, par des architectes. Si le ministre veut bien y réfléchir un instant, il admettra qu'on ne peut pas évaluer comme il convient une propriété située dans un endroit qu'on ne connaît pas, et sans avoir aucunes données d'après lesquelles se diriger. Le comité verra donc combien il est probable que cette propriété a été surestimée.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : D'abord, ce fonctionnaire n'est pas d'Ottawa. Il n'est qu'ingénieur dirigeant de ce district. Je l'avais cru en état de faire cette estimation, attendu surtout qu'il avait déjà été à Longueuil et avait eu occasion d'y discuter ces questions avec tout le monde. Je ne crois guère possible qu'un fonctionnaire responsable du département soit assez malhonnête pour représenter faussement la valeur d'une propriété comme celle-là pour signer, sur son honneur, un certificat qui soit de nature à tromper.

M. LEONARD : Je voudrais savoir ce qu'entend l'honorable ministre en disant que ce fonctionnaire vivait dans le district ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND: Montréal est situé précisément en face de Longueuil, de l'autre côté du fleuve, et il est établi à Montréal et y demeure depuis des années.

L'honorable M. PREFONTAINE : Je connais cette localité et aussi la propriété en question. Ce prix ne me surprend pas le moins du monde, car je sais personnellement que cet emplacement était le seul qu'il fût possible d'obtenir à ce prix-là pour la construction d'un bureau de poste dans la ville de Longueuil. Cette ville est une des plus anciennes qui soient sur la rive sud du Saint-Laurent, et dans le voisinage de l'église il n'y a plus de lots vacants. Cet emplacement était le seul qu'il fût possible d'acheter pour ce prix-là au centre de la ville. Ce bureau de poste servira non seulement à la ville, mais aux gens de la paroisse de Longueuil, qui viennent faire leurs affaires à la ville et s'y rendent aussi le dimanche pour assister au service religieux. Nous avons acheté cette propriété pour la somme de $2,800, après que M. Michaud en eût estimé la juste valeur. C'est $1,000 de moins qu'il ne nous aurait fallu le payer un mois plus tôt, parce que, entre la date de la visite de M. Michaud et celle de l'achat, une partie des édifices qu'il

y avait là fut incendiée, ce qui réduisit le prix de la propriété à $2,800 et nous fit gagner $1,000.

Si cet incendie n'avait pas eu lieu, il aurait fallu payer $3,800. Longueuil est ma ville natale, je connais exactement toutes les circonstances de l'achat de cette propriété. On a offert, à ma connaissance, de nous en vendre d'autres qui auraient coûté beaucoup plus cher que celle-là et n'auraient pas été aussi utiles. Longueuil étant une des villes les plus anciennes de la rive sud du Saint-Laurent, il y a longtemps qu'on y sentait le besoin d'un édifice public.

M. LEONARD : L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries sait-il qu'une assemblée publique, à laquelle assistait la plupart des citoyens de Longueuil, a été tenue dans le but de protester contre le choix que l'on a fait de ce terrain et contre le prix payé par le gouvernement ? De plus, l'honorable ministre sait-il que cette propriété n'est portée sur le rôle d'évaluation qu'à la somme de $800, que le député provincial de Chambly est opposé à ce choix et qu'il l'a déclaré lui-même à cette assemblée publique, ajoutant que cette propriété ne valait pas plus de $1,000 ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Je suis surpris de l'assertion faite par l'honorable député de Laval. Je connais personnellement la propriété en question, et je répète maintenant en français ce que j'ai dit tout à l'heure en anglais ; à savoir que cette propriété vaut assurément le prix pour lequel elle a été achetée, et que c'était la seule que l'on pouvait se procurer à cet endroit-là. Quant à l'assemblée publique dont parle mon honorable ami, je sais qu'un certain nombre de mécontents, quatre ou cinq, ont récriminé parce qu'ils n'avaient pas pu réussir à vendre leur morceau de terre, je suppose, moyennant quatre ou cinq mille piastres, quand le gouvernement a réussi à acheter pour deux mille huit cents piastres une propriété plus convenable à tous égards.

A part cela, je dirai pour l'information de l'honorable député de Laval, que le député provincial de Chambly n'est pas tout à fait et toujours d'accord avec le député fédéral, et qu'il n'aime probablement pas ceux qui ont vendu cette propriété au gouvernement. Il aurait peut-être préféré en voir acheter une autre dans un autre endroit. Dans tous les cas, je puis affirmer que cette propriété vaut le prix pour lequel on l'a achetée, et que c'était la seule que l'on pût se procurer dans cet endroit qui est le plus propice et le plus convenable pour l'ensemble de la population, du moins si on ne voulait pas avoir recours aux procédés de l'expropriation et s'exposer, par conséquent, à payer beaucoup plus. Je ne sache pas qu'il aurait été possible d'avoir un terrain semblable au même endroit à un prix moins élevé. Le terrain en question est tout à fait central ; c'est l'emplacement le plus rapproché que l'on pouvait avoir. Il est avantageux non seulement aux citoyens de la ville même de Longueuil, mais aussi à ceux de la paroisse qui fréquentent cette ville les dimanches et les autres jours de la semaine.

M. LEONARD : Cette propriété n'est-elle pas située dans le quartier est, et non dans le centre de la ville ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Je ne sais quel parti l'honorable député veut tirer de cette question. Que cette propriété soit située dans le quartier est ou ouest, peu importe, et je maintiens que c'est l'endroit le plus central que l'on pouvait obtenir. Je ne connais pas les divisions de la ville de Longueuil par quartiers ; dans tous les cas, je répète que c'est l'endroit le plus convenable et le plus central par rapport aux besoins du public en général.

M. LEONARD : Quels sont les autres terrains qui ont été offerts au gouvernement ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Je ne pourrais pas le dire exactement. Je sais qu'un de mes parests a offert un terrain. Il demandait, je crois, cinq à six mille dollars. Il est vrai qu'il n'y avait pas de construction ; mais je ne blâme pas d'avoir demandé ce prix, car les bâtisses devenaient parfaitement inutiles et le gouvernement aurait été obligé de rester avec ce terrain nu. Celui qui a été offert par mon parent était assez central, peu éloigné de celui dont il est question en ce moment.

Il y a eu un autre terrain d'offert dans une autre partie de la ville, mais il était trop éloigné du centre des affaires de la ville de Longueuil. Il était impossible de l'acheter pour y ériger des édifices publics à cet endroit sans faire protester tous les contribuables.

M. LEONARD : Est-ce que l'achat du terrain dont il est question dans ce moment a été recommandé par l'honorable ministre ?

L'honorable M. FREFONTAINE : Je n'en ai recommandé aucun.

M. LEONARD : Est-ce que quelque autre député l'a recommandé ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Je n'en sais rien, vous pourrez le leur demander.

M. CASGRAIN : J'admets volontiers que le cas de la ville de Longueuil est beaucoup plus favorable que celui d'Acton-Vale. Longueuil est beaucoup plus important et, à mon sens, on aurait beaucoup plus de raison d'y ériger un édifice public que d'en construire un à Acton-Vale; mais ce que vient de dire l'honorable député de Laval paraît démontrer, jusqu'à un certain point, que le gouvernement ne prend pas assez soin de contrôler les estimations qu'on lui fait de ces emplacements qu'il achète pour y construire des édifices publics. D'après mon honorable ami cette propriété n'est estimée qu'à $800 pour fins municipales, et

le député de ce district à la législature de Québec a affirmé, dans une assemblée publique, qu'elle valait seulement $1,000. Nous payons donc $2,800 une propriété inscrite au rôle d'évaluation pour $800 qui, d'après une déclaration faite en public par un architecte reconnu compétent comme estimateur de la province de Québec, vaut $1,000 seulement. Quoi qu'en dise l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, cette propriété ne paraît certainement pas valoir les $2,800 que nous l'avons payée.

L'honorable M. PREFONTAINE : J'ai été surpris d'entendre dire à l'honorable député de Laval que cette propriété est portée au rôle d'évaluation de Longueuil pour $800. A moins d'en avoir la preuve ou à moins qu'il ne dise avoir vu cela lui-même sur le rôle, je dois refuser de croire son assertion. Je connais quelque peu la ville de Longueuil pour les raisons que je viens de mentionner. Bien que je n'y aie plus de propreté, j'y en ai eu déjà et je sais que si un immeuble comme celui-là a été estimé à $800, c'est qu'il s'est passé quelque chose d'extraordinaire et que le propriétaire exerçait sur le conseil municipal une influence qui lui a permis d'obtenir cette évaluation excessivement basse. Les édifices construits sur ces emplacements étaient assurés pour plus de $2,000,et je sais que leur propriétaire a reçu de la compagnie d'assurance plus de $1,000 à la suite de l'incendie. Comment se pourrait-il que ces édifices eussent été assurés pour $2,000 et avoir été estimés à $800 par le conseil municipal ? L'évaluation faite par M. Michaud est juste, je le sais. Cet emplacement est le seul qu'il nous fût possible d'acquérir sans expropriation dans la ville de Longueuil, à moins que le gouvernement n'eût été disposé à payer un immeuble $8,000, 6,000 ou $7,000 ou à en acheter un en dehors du centre de la ville, dans un endroit qui n'aurait pas été convenable du tout. L'honorable député de Montmorency prétend qu'un architecte a déclaré que cet immeuble ne valait pas plus de $1,000.

M. CASGRAIN : J'ai voulu parler de M. Perrault, architecte et député à la législature.

L'honorable M. PREFONTAINE : Peu m'importe que cette déclaration soit celle de M. Perreault ou d'un autre ; il y a architectes et architectes. Certains estimeront un édifice à $25,000, et la construction de cet édifice n'a pas coûté $10,000 ou $15,000.

M. CLARKE : Quelle importance peut avoir son opinion en fait de propriété foncière ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Que connaît-il sous ce rapport ? S'il a estimé celle-ci à $1,000 il ne connaît rien à la question.

M. CASGRAIN.

L'honorable M. LEMIEUX : Quant à M. Michaud, mon honorable ami (M. Casgrain) sait fort bien que c'est un des estimateurs les plus compétents du Canada. Il ne demeure pas à Ottawa. Il a été pris à l'emploi du gouvernement par l'ex-ministre des Travaux publics (M. Tarte). Un autre point qui ne doit pas manquer d'importance aux yeux de l'honorable député de Montmorency, c'est que M. Michaud a été spécialement recommandé par son ami le sénateur J. P. B. Casgrain, qui avait été avec lui estimateur de terrains pour le Pacifique, à Montréal. Sans être architecte, le sénateur Casgrain est cependant très capable et il n'a pas son égal comme estimateur, à Montréal. C'est avec lui que M. Michaud a fait des travaux comme estimateur pour le compte du Pacifique, et certes, s'il pouvait estimer des terrains situés dans le cœur de la ville de Montréal, il avait la compétence requise pour estimer un petit immeuble à Longueuil. M. Michaud jouit de la plus haute réputation. Je crois que son opinion comme estimateur ne serait mise en doute par aucune cour de justice ni par qui que ce soit à Montréal. Mon honorable ami (M. Casgrain) dit que le choix de cet emplacement a été critiqué par M. Perrault, architecte très capable et député de Chambly à la législature, mais il n'ignore pas que si M. Maurice Perrault a ces titres-là il a aussi une ambition, c'est d'être candidat libéral dans le comté de Chambly-Verchères, à la prochaine élection générale. Il a brigué, à cette fin les suffrages de la convention organisée dernièrement dans une intention hostile au député actuel (M. Geoffrion). Mon honorable ami (M. Casgrain) sait que ces deux messieurs sont actuellement à couteaux tirés.

M. CASGRAIN : Je l'ignorais.

L'honorable M. LEMIEUX : M. Perrault lui-même l'a publié dans les journaux. Quoi qu'il en soit, l'emplacement n'a pas été payé trop cher et a été l'objet d'une estimation juste et qui ne saurait être contestée avec succès devant aucun tribunal de la ville de Montréal.

M. BLAIN : Le ministre a dit, l'an dernier, que l'emplacement coûterait peu de chose. Or, il ne prétendra pas que la somme de $2,800 représente un prix peu élevé.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : C'est un prix peu élevé, eu égard à l'importance d'une ville comme Longueuil. Le terrain a 118 pieds par 85 et c'est un des principaux terrains de la ville. Je ne crois pas possible que les fonctionnaires et les gens avec qui ils traitent soient assez malhonnêtes pour attester que le prix est juste et raisonnable, s'il ne l'est pas. Je crois qu'ils n'y consentiraient pas pour toute la somme que cet immeuble a coûté.

M. INGRAM : Le gouvernement a-t-il acheté les édifices qu'il y avait sur ce terrain?

L'honorable M. PREFONTAINE : L'achat comprenait les édifices ; mais ces édifices vont être démolis.

M. BLAIN : Quel sera le coût total de l'édifice qu'il s'agit de construire?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : D'environ $20,000.

M. BLAIN : Est-ce qu'on est à en préparer le plan?

M. LEONARD : Le fait-on préparer par M. Maurice Perrault?

M. BLAIN : Comment se fait-il que, l'an dernier, l'honorable ministre ait déclaré que cet édifice coûterait $10,000. Cette information paraît avoir été inexacte.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Mon honorable ami ne trouvera pas dans les débats beaucoup de déclarations de ma part qui ne soient exactes.

M. BLAIN : Il y en a plusieurs, pourtant.

M. INGRAM : Le ministre des Travaux publics s'éloigne du droit sentier.

M. BLAIN : L'an dernier il disait aux Débats, page 13336 :

Oui, c'est un édifice dans le comté de Chambly. La population de Longueuil est de 2,757 et le revenu postal, de $612.92.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : J'arrivais à la direction du département et j'ai pris les chiffres qu'on m'a fournis, mais si l'honorable député veut bien se donner la peine d'en faire le calcul il s'apercevra que ma déclaration est assez juste. Mettons $10,000 pour l'édifice, $2,800 pour l'emplacement $1,000 pour l'entreprise du chauffage, de l'éclairage, de l'aménagement, et nous arrivons à bien près de $20,000. J'ai déjà dit mainte et mainte fois que, dans certains cas, l'architecte en chef m'a dit quel serait le coût de l'édifice lorsque je lui ai demandé et non pas le coût total des travaux entrepris. Comme le dit l'honorable député de Toronto il est vrai qu'il faut éclairer et chauffer cet édifice, mais il semble y avoir eu malentendu. Dans beaucoup de cas les renseignements donnés s'appliquent seulement à l'édifice proprement dit et non aux entreprises additionnelles à accorder.

M. INGRAM : Devons-nous comprendre qu'en demandant quel est le coût total d'un édifice il faut entrer dans tous ces petits détails pour le savoir ? Un édifice public n'est jamais complet sans tous les accessoires nécessaire à l'expédition de l'ouvrage qui s'y fera.

L'honorable M. J. SUTHERLAND: C'est ce que je veux dire et c'est ce que j'ai répondu quand on m'a demandé quel serait le coût total d'un édifice. On m'a demandé un état du coût de l'édifice en particulier, et, naturellement, vu l'usage suivi dans le passé, l'architecte en chef a supposé que le coût total signifiait le coût de l'édifice.

M. INGRAM : Devons-nous comprendre qu'à l'avenir lorsque nous demanderons le coût total il s'agira seulement du coût des murs ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Non, mais du coût total des travaux, comme je l'ai fait voir par ma réponse, ce soir.

M. CLARKE : Il est mieux que nous nous entendions parfaitement sur ce point. A la dernière session, j'ai tâché d'obtenir des éclaircissements en demandant (page 13338 des Débats) :

Quel sera le coût total de l'édifice? A-t-on fait l'acquisition de l'emplacement ? Les plans sont-ils préparés. Nous semblons aller à l'aveugle dans la plupart de ces cas.

Qu'est-ce que cela voulait dire ? Les renseignements qu'on m'a donnés, l'honorable député de Peel les a lus à la Chambre. Cet édifice coûtera $10,000, a répondu le ministre. Il devait être construit dans un endroit où le revenu de la poste n'est que de $600.

L'honorable M. J. SUTHERLAND: D'après ce que vient de dire l'honorable député, il est évident que c'était cet édifice auquel il était ailleurs fait allusion parce qu'il y est question du coût de l'emplacement, et quand mon honorable ami a demandé quel serait le coût de l'édifice les fonctionnaires du département, vu l'usage suivi dans le passé, ont supposé qu'il demandait quel serait le coût de l'édifice seulement.

M. CLARKE : Je me suis servi des mots " coût total " et le ministre a répondu : " $1,000 ". Or, on nous dit maintenant que ce sera $20,000. L'honorable ministre agirait d'une façon plus juste et plus franche en nous disant tout de suite combien il va falloir payer pour compléter l'édifice, y compris l'établissement d'un calorifère et l'installation des appareils d'éclairage, aussi bien que le coût des murs et des divisions. C'est parce qu'il nous est impossible d'obtenir ces renseignements au début que ces discussions ont lieu. Il s'est présenté d'innombrables cas de ce genre depuis qu'il s'agit de ces crédits.

L'honorable M. J. SUTHERLAND: J'ai expliqué plus d'une fois à mon honorable ami que tout le malentendu, s'il y en a, provient de ce que l'architecte a supposé qu'on voulait savoir quel serait le coût de l'édifice seulement. Toutefois, pour que nous nous comprenions mieux, je devrai dire à la Chambre quel sera le coût total des travaux, de quelque côté que vienne la question.

M. INGRAM : Doit-on employer un architecte dirigeant par rapport à ces travaux ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : J'entends employer un architecte dirigeant comme commis des travaux si je puis en trouver un.

M. INGRAM : L'honorable ministre semble dire qu'il se propose de ne plus employer

de commis des travaux à moins de les payer à commission et non à la journée.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : J'ai déjà dit et répété mainte et mainte fois que j'ai pour principe d'employer des architectes quand je le puis et de les payer, autant que possible, à commission comme tous les autres employés qui ne sont pas architectes.

M. INGRAM : Il s'agit ici de nouveaux travaux. L'architecte sera-t-il payé à commission ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je voudrais qu'il le fût.

M. TAYLOR : Il est maintenant 11 heures et quart. Nous avons bien travaillé aujourd'hui, je crois qu'il vaudrait mieux lever la séance.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Contrairement à mon honorable ami, je trouve que nous n'avons pas beaucoup travaillé. Nous avons pris toute la journée pour adopter quelques item qui avaient tous été discutés déjà.

M. TAYLOR : Je rappellerai à l'honorable ministre qu'à la session de 1892 la Chambre n'a adopté que trois item depuis 8 heures du soir jusqu'à 3 heures du matin. Nous désirons établir une comparaison entre le prochain item dont il va être question et un de ceux à la discussion desquels nous avions consacré presque toute une nuit, et cela va prendre un temps assez considérable.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Cette façon de procéder a retenu le parti dans l'opposition durant plusieurs années et elle devrait y retenir n'importe quel parti.

M. TAYLOR : Mon honorable ami prenait une large part à la discussion dans ce temps-là. Je lui signalerai un projet de résolution présenté par l'honorable David Mills, ancien ministre de la Justice.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Mon honorable ami a voté avec nous.

M. TAYLOR : Le projet de résolutin fut adopté à l'unanimité. En voici le texte :

Que c'est l'intérêt public et non pas le favoritisme qui devrait inspirer la dépense des deniers publics, et que dans le choix d'emplacements pour la construction d'édifices publics destinés au service des postes, des douanes et du revenu de l'intérieur, il conviendrait d'avoir égard au chiffre du revenu perçu et des affaires publiques qui se transigent.

Les deux articles à la discussion desquels nous avons consacré toute une nuit concernaient le bureau de poste de Dartmouth, dont le revenu s'élevait à $2,019 et le bureau de poste de Lunenburg, dont le revenu s'élevait à $2,700, tandis que celui du bureau de poste de Montmagny n'était que d'environ $600. Assurément, l'honorable ministre doit prendre communication du projet de résolution à l'adoption duquel il a contribué. Il devrait demander que le comité levât sa séance et qu'on lût les Débats de cette année-là. A la page 2816, le ministre de la Justice demanda combien d'endroits d'Ontario où le revenu était de moins de $1,000, n'avaient pas encore d'édifices publics. Il fut produit une liste par feu le sénateur Landerkin. Elle se trouve à la page 2824. On travailla toute la nuit à empêcher l'adoption de ces trois crédits.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je dois m'efforcer d'expédier aussi rapidement que possible la besogne dont il s'agit en ce moment.

M. TAYLOR : Il était convenu que nous lèverions la séance à 11 heures.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je l'ignore. Je veux bien me rendre au désir de l'opposition, mais je pensais que nous pourrions en finir avec ces trois item concernant la province de Québec, attendu qu'ils avaient déjà été votés et discutés, et que nous pourrions aussi laisser en suspens celui d'entre eux à l'adoption duquel on s'opposerait particulièrement.

M. INGRAM : Bon nombre de députés durent assister à des assemblées de comités ce matin à 10 heures et et devront faire la même chose demain à la même heure. La droite n'ayant qu'à écouter elle peut bien désirer procéder, mais nous, nous sommes souvent obligés de parcourir des documents et c'est une tâche bien fatigante.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je ne crois pas que mon honorable ami ou qui que ce soit ait plus à faire que moi-même. Cependant, je suis tout à fait disposé à rester ici pour travailler à l'expédition de la besogne. Mais si la gauche ne juge pas bon que j'insiste je proposerai que le comité lève sa séance, rende compte de ses délibérations et demande la permission de siéger de nouveau.

Il est fait rapport sur quelques projets de résolution.

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

M. CASGRAIN : Que ferons-nous demain ?

L'honorable M. FIELDING : Si nous épuisons les ordres du jour et arrivons aux affaires du gouvernement nous nous occuperons des subsides.

La motion est adoptée et la séance est levée à 11 heures 25 du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, le 30 mars 1904.

La séance ouvre à trois heures.

INTERPELLATIONS.

ELEVAGE DES VOLAILLES.

M. PUTTEE demande :

1. Combien de stations ont été établies par le ministère de l'Agriculture pour l'élevage des volailles, et où sont-elles situées ?
2. Quel est le coût net de ces stations ; et les recettes de quelques-unes d'entre elles compensent-elles leurs dépenses ?
3. Le ministre de l'Agriculture a-t-il reçu de l'association du Manitoba pour l'élevage des volailles une résolution recommandant l'établissement de stations dans le Manitoba ?
4. Le ministère a-t-il reçu quelque rapport ou fait quelque enquête au sujet du besoin de semblables stations dans le Manitoba ?

L'honorable SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : L'honorable député de Winnipeg (M. Puttee) et l'honorable député de Prince-Est (M. Lefurgey) qui a sur les ordres du jour aujourd'hui une interpellation se rapportant à la même question, voudront-ils demander ces renseignements par motion regulière et je les fournirai à la Chambre dans un rapport. Les réponses seraient très longues et nécessitent beaucoup d'ouvrage.

EXPEDITION DE POMMES EN EUROPE VIA MONTREAL.

M. G. D. SMITH demande :

1. Quelle quantité de pommes a été transportée par steamers, de Montréal en Europe, dans des compartiments à air frais, pendant la saison de 1903 ?
2. Quel taux supplémentaire, par baril, a été imposé pour ce service ?

L'honorable SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) :

1. Huit mille sept cent quatre-vingt-dix barils.
2. Un chelin et six deniers.

COMMERCE DE VIANDE FRAICHE AVEC L'EUROPE.

VIA MONTREAL.

M. McGOWAN demande :

1. Quelques-uns des steamers subventionnés par le gouvernement et qui sont pourvus de compartiments frigorifiques, ont-ils transporté avec succès des viandes fraîches au delà de l'Atlantique pendant le dernière saison ?
2. Dans l'affirmative, quels sont les noms des navires, les quantités transportées, les noms des ports d'où ils sont partis, ainsi que les dates des départs ?

L'honorable SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture): Nous n'avons aucun moyen dans les bureaux du ministère de savoir quelle quantité de bœuf on a expédiée de Montréal l'été dernier dans les compartiments froids.

HONORAIRES A McCARTHY, OSLER, HASKIN ET HARCOURT.

M. LEIGHTON G. McCARTHY (Simcoe-nord) : Avant que la Chambre passe à un autre item, je veux appeler l'attention de la Chambre sur une enterpellation qui paraît sur le feuilleton depuis quelques jours. Elle se rapporte à des paiements qui ont été faits à la Société McCarthy, Osler, Haskin et Harcourt. Vu que les journaux discutent à ce sujet, je voudrais que la question fut posée et je demanderai qu'en l'absence de l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) qui a donné avis de la question, quelqu'un la pose en son nom.

M. INGRAM : Je crois que l'honorable député de Simcoe-est aime mieux poser la question lui-même.

Très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je puis dire à mon honorable ami (M. McCarthy) que le ministre de la Justice (l'honorable M. Fitzpatrick) m'a informé, je crois même qu'il l'a dit à la Chambre, que l'inscription de cet article dans le rapport de l'auditeur général n'est pas exacte, et que ces paiements ont été faits à M. Osler.

M. RODOLPHE LEMIEUX (Solliciteur général) : Je suis chargé par le ministre de la Justice de répondre à cette question et de dire que le ministère de la Justice n'a fait aucuns paiements à la Société McCarthy, Osler, Haskin et Harcourt.

DEMANDES DE DOCUMENTS.

M. TOM CHASE CASGRAIN (Montmorency) : Avant que la Chambre passe aux ordres du jour, je veux appeler l'attention de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries sur la demande que j'ai faite des documents concernant certains comptes se rapportant à la mission de M. P. V. Savard. Les documents ne peuvent pas être très longs à préparer, et je demanderais qu'on les produise aussi vite que possible.

L'honorable M. PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Cela prendra un peu de temps avant que ces documents puissent être copiés. Ils sont volumineux. Je crois qu'ils couvrent près de mille pages.

M. CASGRAIN : Je crois que l'honorable ministre se méprend. La première motion que j'ai faite ne se rapporte qu'aux comptes, et ils ne doivent certainement pas couvrir mille pages.

L'honorable M. PREFONTAINE : Je croyais que cette question avait été posée et que le gouvernement y avait répondu en donnant exactement le chiffre de la somme payée.

M. CASGRAIN : Mais dans ma motion, je demande les détails du compte. C'est cela que je veux avoir.

L'honorable M. PREFONTAINE : Oh ! cela ne peut pas prendre beaucoup de temps. Quant à l'autre demande, les documents sont volumineux.

M. CASGRAIN : Je donnerai à l'honorable ministre un temps raisonnable pour les faire préparer.

VETO SUR CERTAINES LOIS DE LA COLOMBIE ANGLAISE.

M. H. BOURASSA (Labelle) : Avant que la Chambre passe aux ordres du jour, je voudrais demander au gouvernement si la nouvelle qui est publiée dans les journaux du matin est exacte. Ces journaux annoncent que le Gouverneur général a désapprouvé deux lois de la Colombie Anglaise, une se rapportant à l'immigration asiatique dans cette province, et l'autre relative à l'emploi des travailleurs chinois dans les mines de charbon.

Sir WILFRID LAURIER : Je ne puis renseigner mon honorable ami au sujet de la première de ces deux lois, mais la loi entravant l'immigration japonaise a été désavouée.

IMPRESSION DES LISTES ELECTORALES.

M. A. B. INGRAM (Elgin-est) : Je voudrais demander au gouvernement où en est rendue l'impression des listes électorales. Je vois que certains députés ont reçu leurs listes électorales il y a plusieurs semaines ; d'autres députés ne les ont pas encore reçues. L'honorable premier ministre peut-il dire à la Chambre si l'on imprime les listes en ce moment, à l'Imprimerie nationale?

Sir WILFRID LAURIER : On m'informe que, jusqu'à la convocation du parlement, on travaillait à l'Imprimerie nationale aussi rapidement que possible à l'impression des listes électorales, quoique pas d'une manière continue. La convocation des Chambres a nécessité une interruption de ce travail, afin de permettre de commencer l'impression des rapports des ministres. Aussitôt que ces rapports seront terminés on se remettra à l'impression des listes comme d'habitude et on les imprimera aussi rapidement que possible. Chaque député recevra les listes de son comté.

SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Edifices publics, province de Québec.

M. CASGRAIN : Vu que plusieurs députés de la province de Québec sont absents, je demanderai à l'honorable ministre des Travaux publics de permettre que les crédits de cette province soient adoptés à l'exception d'un, avec l'entente que l'on pourra les discuter plus tard, lorsque sera proposé l'adoption du crédit laissé en suspens.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Cela me convient parfaitement, mais si quelque député voulait poser des questions à mesure que nous voterons ces crédits, j'y répondrai avec plaisir.

M. HENDERSON : Je ne doute pas que cela convienne à l'honorable ministre des Travaux publics, mais le pays ne sera pas aussi content. D'après ce que je puis voir, ces crédits ne seront jamais appelés de nouveau, et nous n'aurons probablement jamais l'occasion de les discuter un par un, et ils seront noyés dans une discussion générale.

Edifice public de Magog, $12,000.

M. BLAIN : Le ministre voudra-t-il nous donner quelques renseignements au sujet de cet édifice ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Le coût total sera de $25,000. La construction n'en est pas encore commencée ; nous nous occupons de choisir l'emplacement. Nous commencerons les travaux le plus tôt possible.

Entrepôts de douanes de Montréal—Réfections, améliorations, changements, y compris l'aménagement et l'ameublement, etc., $18,000.

Une VOIX : Adopté.

M. R. L. BORDEN : Je ne crois pas que l'on devrait voter les crédits de cette manière. J'ai déjà dit plusieurs fois à l'honorable ministre des Travaux publics que ses crédits seraient votés beaucoup plus rapidement s'il donnait une explication de chaque crédit, que cette explication soit demandée par un député ou non.

Le comité a le droit d'être renseigné à propos de ces travaux pour lesquels on lui demande de voter de l'argent. J'ai dit que l'honorable ministre pourrait donner l'objet et la nécessité de l'ouvrage, s'il sera donné à l'entreprise ou fait à la journée, quand les travaux commenceront, quand ils finiront et autres détails de ce genre. J'ai pris la peine à la session dernière, de définir avec soin quels détails le ministre des Travaux publics devrait toujours fournir au comité. En ne les donnant pas sans qu'on les lui demande il provoque la critique et cause une perte de temps. Je suis certain que ces crédits seraient votés beaucoup plus rapidement si le ministre donnait immédiatement au comité tous les détails qu'il a en sa possession, au lieu d'attendre que chaque député les lui arrache en lui posant de tous les coins de la Chambre des questions de tout genre.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je suis absolument de l'avis de mon honorable ami.

M. R. L. BORDEN : Mais ce n'est pas ce qu'il fait.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Au contraire, presque toujours. Je n'ai jamais voulu agir autrement à ce que je croyais être les désirs du comité. Mon honorable ami (M. R. L. Borden) n'était pas dans la Chambre lorsque l'honorable député de Montmorency (M. Casgrain) a demandé que l'on procédât autrement au sujet de ces quelques crédits.

M. R. L. BORDEN : Je ne propose rien de contraire à ce qu'a demandé l'honorable député de Montmorency. Je ne parle que de la discussion des crédits, et je prétends qu'à l'appel de chaque crédit, quand bien même il n'y aurait pas un mot de dit de ce côté-ci de la Chambre, l'honorable ministre devrait donner des renseignements.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je crois que la méthode proposée par mon honorable ami (M. R. L. Borden) est raisonnable et facilitera beaucoup l'adoption des crédits, à moins qu'il ne surgisse quelque discussion. Ce crédit de $18,000 est nécessaire pour faire des additions et des changements aux entrepôts de vérification de la douane de Montréal, y compris l'ameublement et l'aménagement, le tout demandé par le ministère des Douanes, comme en fait foi le memorandum suivant: six ascenseurs à marchandises, ameublement et aménagement des bureaux ascenseurs électriques, les persiennes, appareil d'éclairage électrique, augmentation de la profondeur du puits de l'ascenseur pour le personnel: coût total, $44,700. Sur cette somme on a dépensé $24,700, ce qui laisse $20,000.

M. GALLERY : M. le président, je veux demander à l'honorable ministre des Travaux publics s'il se propose de construire un édifice pour le bureau du Revenu de l'intérieur à Montréal ? L'édifice actuel est pitoyable et il faudrait où le réparer où en construire un neuf.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : En réponse à mon honorable ami (M. Gallery) je dirai qu'il n'y a pas de crédits nouveaux dans ce budget, mais je prends bonne note de l'observation. Nous examinons ce qui est nécessaire, et s'il y a lieu nous demandons un crédit dans le budget supplémentaire.

M. GALLERY : L'honorable ministre du Revenu de l'intérieur est à son siège, et il est plus en lieu que moi de dire en quel état est l'édifice du bureau du Revenu de l'intérieur à Montréal, et d'expliquer s'il est nécessaire ou non d'en avoir un neuf.

M. BICKERDIKE : Je concours entièrement dans les remarques de mon honorable ami le député de Sainte-Anne (M. Gallery). Le bureau du Revenu de l'intérieur à Montréal est une vieille maison insuffisante pour les besoins du service. Je crois que l'on néglige Montréal sur le chapitre des édifices publics. On ne tient pas compte des revenus considérables que l'on retire de la ville de Montréal, et j'espère que lorsque viendront les crédits supplémentaires, on y verra une somme suffisante pour nous donner un édifice respectable et convenable pour les bureaux du Revenu de l'intérieur.

Edifice public de Montréal—Améliorations, changements, réparations, etc., $8,000.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Ce crédit de $8,000 est affecté, en conformité des estimations ci-jointes, aux réparations que voici: renouvellement et réfection de l'édifice fédéral, peinturage du bureau de douane; aménagement d'un bureau de colis au bureau de poste pour l'usage de la douane; trois chauffeurs pour trois chaudières, et toiture de l'édifice du revenu de l'intérieur.

Edifices de l'immigration à Québec, sur la jetée Louise, et brise-lames sur le quai du roi, $2,000.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Ce crédit est destiné au renouvellement, à l'amélioration et à la réfection de l'édifice affecté à l'immigration sur la jetée Louise. Voici, par le menu les réfections demandées: plomberie, peinture, quincaillerie, bois de construction, main-d'œuvre et réparations diverses, s'élevant à $2,044.

M. R. L. BORDEN : Je tiens à bien comprendre la nature de la convention dont il vient d'être question. Est-ce que le débat qui pourrait avoir lieu en l'absence de certains députés de Québec doit suivre son cours, ou bien le ministre désire-t-il que toute la discussion qui pourrait surgir des explications qu'il donnera sera réservée pour l'étude de l'article qui doit demeurer en suspens ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Si j'ai bien saisi le sens de la demande formulée par le député de Montmorency, c'est qu'en raison de l'absence de quelques députés, la discussion de ces articles pourrait suivre son cours, pourvu qu'il soit réservé un item, dont l'étude permettra à nos collègues de discuter tous les articles figurant au crédit en question. Je tiens à ce que ces messieurs aient leurs coudées franches. Il est bien entendu que si quelque député veut obtenir certains renseignements ou discuter quelques-uns de ces item, il aura pleine liberté de le faire.

M. R. L. BORDEN : Le ministre n'a pas bien saisi le sens de ma proposition. Entend-il que la discussion que pourraient soulever les députés présents ici, doit suivre son cours, au fur et à mesure que nous aborderons l'étude de ces articles, ou bien désire-il que tout le débat soit réservé pour l'étude de l'article qui doit demeurer en suspens ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Libre à l'honorable député de suivre le mode qui lui conviendra le mieux.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : La coutume est de laisser un article en suspens, avec l'entente que durant la délibération de cet item, la discussion pourra s'engager sur

tout l'ensemble des articles figurant au crédit en question.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Si quelque député désire discuter un article quelconque, j'y consens volontiers

M. R. L. BORDEN : Si je demande ce renseignement, c'est que certains collègues qui désiraient faire quelques observations sur ces articles m'ont consulté sur la nature de cette convention, et cela parce qu'ils tenaient à ne pas entamer une discussion qui porterait atteinte à l'entente intervenue.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je consens volontiers à modifier la convention, ainsi que je l'interprète, si quelques députés désirent soulever un débat.

M. R. L. BORDEN : Je ne veux nullement modifier la convention; je tiens seulement à en connaître le sens précis.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je viens d'en exposer la nature.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : La coutume est de laisser un article en suspens, ce qui assure aux députés pleine liberté de discuter la résolution. Si quelqu'un désire ramener le débat sur un article en particulier, le ministre a promis qu'il présenterait une motion tendant à rouvrir le débat. Voilà la procédure régulière.

M. R. L. BORDEN: Il est préférable de s'en tenir à la méthode régulière. Voilà l'entente intervenue.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : C'est précisément la convention intervenue.

Hôpital pour le traitement des immigrants atteints de trachome et de maladies congénères, $12,0000.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Depuis que ces explications ont été préparées, le commissaire en chef du service de l'immigration a recommandé l'achat d'une propriété qui, d'après le rapport des autorités médicales, répond parfaitement aux besoins. Le coût de cette propriété serait d'environ $14,000. Elle comprend un vaste terrain et un bâtiment qui répondra parfaitement aux besoins du service, quand on lui aura fait subir les réparations voulues. Les commissaires du port et les marchands se sont vivement opposés à l'érection projetée de cet édifice sur le quai, et il est intervenu un compromis qui donnera satisfaction à tous les intéressés. Au lieu de construire un édifice neuf, nous achèterons le bâtiment en question, si, toutefois la recommandation du ministère se réalise, et nous ferons subir les réparations voulues à ce bâtiment, ce qui pourra s'effectuer à bien moins chers deniers que la construction d'un édifice.

Bureau de poste de Québec, renouvellements, améliorations, réfections, etc., $2,000.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Ce crédit de $2,000 est affecté aux travaux que voici : réparation et peinturage du toit ; nettoyage et peinturage du bureau ; pose d'un plancher neuf en bois ; réfections et accessoires du bureau de poste : réparation des calorifères et plombage ; badigeonnage et nettoyage du rez-de-chaussée.

Salle d'exercice de Sherbrooke, $10,000.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Cette salle d'exercice se trouve précisément dans la même situation que les édifices similaires dont il a été question, l'autre soir. Ce crédit n'a pas encore été dépensé et je donnerai au comité les explications voulues, quand les item relatifs aux salles d'exercice viendront en délibération.

Salle d'exercice de Saint-Hyacinthe, $15,000.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Ce crédit, comme le précédent, n'a pas encore été dépensé.

Edifices publics de Saint-Hyacinthe, agrandissement, etc., $18,000.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : L'architecte en chef m'informe que ce crédit suffira au parachèvement des travaux. La totalité du coût, y compris l'appareil de chauffage, les agencements, etc., et l'emplacement, s'élèvera à $34,490.

Saint-Jean, entrepôt de vérification, $3,500.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Il s'agit ici de l'érection d'une aile à l'édifice public de Saint-Jean, qui servira d'entrepôt de vérification. Ce crédit représente la totalité du coût de l'entreprise.

Edifice public à Saint-Jean, $10,000.

L'honorable M. J. SUTHERLAND: Il s'agit ici de l'érection d'un édifice public à Saint-Jean, pour les besoins du service postal. Les plans et devis relatifs à cette construction ne sont pas encore complétés et l'architecte en chef ne saurait, pour le moment, préciser le chiffre du coût total de l'entreprise ; mais je communiquerai au comité ce renseignement, quand cet item reviendra sur le tapis.

Saint-Louis de Mile-End, édifice public, $20,000.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Ce crédit est affecté à la construction d'un édifice public à Saint-Louis du Mile End, pour les besoins du service postal. L'emplacement, qui a coûté $6,000, est situé au coin du Boulevard et de la rue Saint-Louis et comprend 85 pieds 10 pouces sur 70 pieds. La totalité du coût de cet édifice est portée à $30,000.

Terrebonne, édifice public, $12,000.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Le ministre a été autorisé à acheter de N. H. Desjardins l'emplacement qui comprend 65 pieds sur 132 pieds ; le prix en est de $1,500.

Thetford-Mines, édifice public, $10,000.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Ce crédit est destiné à compléter le paiement du prix stipulé au contrat. La totalité du coût des travaux dépasse $20,000, tandis que l'estimation était de $19,728. Cela comprend l'appareil de chauffage, les accessoires, etc.

L'honorable M. HAGGART : Quelle est la population de Thetford Mines ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je l'ignore ; j'obtiendrai ce renseignement.

L'honorable M. HAGGART : Le chiffre de la population est de 1,605 âmes.

Manitoba—Edifices publics fédéraux—Renouvellements, améliorations, réfections, etc., $6,000.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Il s'agit ici du crédit ordinaire inscrit au budget, relativement aux renouvellements et aux réparations des édifices fédéraux par toute la province.

M. PUTTEE : A-t-on nommé le successeur de M. Cyr, à titre d'inspecteur des édifices?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Non.

District de Winnipeg, édifice affecté aux munitions de guerre, $10,000.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : L'architecte en chef m'informe que le ministère de la Milice vient de lui transmettre l'ébauche du plan de cet édifice, et je serai en mesure de communiquer au comité tous les renseignements voulus à cet égard, quand le budget supplémentaire viendra en délibération.

Winnipeg, érection d'un édifice pour les immigrants et station postale, $60,000.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Nous n'avons pas encore complété l'acquisition du terrain où doit se construire cet édifice. L'emplacement en question ne nous a rien coûté, car nous avons échangé avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique un terrain, jugé tout à fait impropre à cet usage, pour un emplacement plus spacieux et répondant mieux à nos besoins. On estime que le coût total de l'édifice s'élève à $60,000.

M. WILSON : Où construira-t-on cet édifice, et combien pourra-t-on y loger d'immigrants ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Il sera érigé vis-à-vis l'autre édifice dans la direction de la rivière. C'est à la demande et d'après les instructions du ministère de l'Intérieur qu'il sera construit, et l'on espère qu'il répondra bien mieux aux besoins du service de l'immigration que ne le fait l'édifice actuel.

M. WILSON : Ces dépenses seront-elles imputées sur le compte du service de l'immigration ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Non, on les demandera à un crédit spécial.

M. HENDERSON : De quel matériel se servira-t-on pour la construction de cet édifice ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : De briques.

M. HENDERSON: Je suis bien aise que le ministre se propose de construire un édifice plus solide que l'ancien. Il y a quelques années, je visitai le bâtiment affecté au service de l'immigration, près de la gare du chemin de fer Canadien du Pacifique, et je l'avoue, je m'étonne qu'il ne s'y soit pas déjà produit quelque catastrophe, suivie de pertes de vie dans quelque conflagration, étant donné que les appareils de protection contre le feu dont cet édifice est muni sont très défectueux. Après le débat qui s'est livré ici hier soir, je suis bien aise d'entendre le ministre déclarer que le coût total de l'édifice projeté ne dépassera pas $60,000 ; car il nous a donné à entendre que, lorsqu'il fait pareille déclaration, il tient à se cantonner dans le crédit souscrit au budget, et il donnera sans doute à l'architecte en chef les instructions voulues pour qu'il dresse son devis de façon à ne pas dépasser cette somme. Ceux d'entre nous qui siègeront ici au cours de la session prochaine, si cette question revient en délibération, auront l'œil, je l'espère, à ce que le ministre remplisse l'engagement qu'il a pris.

Nous savons maintenant ce que nous faisons. Nous votons une somme de $60,000 pour la construction d'un bâtiment destiné aux immigrants, à Winnipeg. C'est le parlement qui sera responsable de cette dépense, et l'architecte du ministère des Travaux publics n'usurpera pas, comme il l'a fait dans d'autres circonstances, les fonctions des députés, en dépensant plus que les crédits votés. Je tiens à rappeler à l'honorable ministre qu'il ne sera pas dépensé plus de $60,000 pour cet édifice.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Avant que l'honorable député eût pris la parole j'avais expliqué que s'il y avait quelque doute sur l'insuffisance de cette somme, il ne serait pas dépensé un sou de plus, tant que des explications complètes n'auront pas été données. Notre intention actuelle est de terminer tous les travaux avec ce crédit.

M. WILSON : Combien d'étages aura cet édifice ?

L'honorable J. SUTHERLAND : Quatre.

M. HENDERSON : Cette somme de $60,000 sera-t-elle suffisante pour terminer l'édifice, le meubler, installer les appareils de chauffage et tout ce qui s'y rapporte ? C'est du moins ce que je comprends quand on me dit qu'avec cette somme on complètera l'édifice, prêt à recevoir les immigrants et à être remis entre les mains du ministère de l'Intérieur.

On me dit qu'avec cette somme on complètera l'édifice, prêt à recevoir les immigrants et à être remis entre les mains du ministère de l'Intérieur.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Cela comprend tout, moins l'ameublement.

M. HENDERSON : Cela laisse au ministre assez de marge pour exercer une forte influence pendant les élections.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Cette précaution serait inutile. Quand un édifice est terminé, je reçois une demande pour les meubles dont il faut le garnir.

M. PUTTEE : Je supplie l'honorable ministre de hâter la construction de cet édifice. Un crédit a été voté l'an dernier et rien n'a été fait encore. En dépit de la vilaine température du mois dernier, il s'est dirigé vers l'ouest un nombre considérable d'immigrants et ils souffrent et se plaignent constamment de la façon dont ils sont traités dans l'édifice destiné aux immigrants. Cet édifice devrait être construit de manière à répondre à tous les besoins. Comme ces besoins augmentent constamment, il ne serait pas raisonnable de limiter le ministre à une somme fixe, vu surtout l'augmentation des prix de la main-d'œuvre et des matériaux. Lundi prochain les prix de certains matériaux augmenteront encore de 10 pour 100 et il est assez probable que le crédit voté l'an dernier ne suffira pas à solder le coût des travaux faits cette année.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je ne crois pas qu'on puisse me reprocher le moindre retard. L'achat du terrain n'a été terminé que cette semaine ; l'architecte m'annonce qu'il a reçu un croquis de l'édifice et que des soumissions seront demandées presqu'immédiatement.

Winnipeg—Bâtiment militaire, poudrière, $3,000.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je n'ai pas reçu les plans, mais les travaux coûteront $3,000.

Winnipeg—Terrain et édifice—Nouvel hôtel des postes, $200,000.

M. W. J. ROCHE : L'emplacement est-il choisi.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Non. D'après le rapport de l'architecte du département, il aurait peut-être été suffisant d'ajouter deux étages à l'édifice actuel. Cependant, les principaux citoyens et le bureau de la chambre de commerce nous ont fait des représentations, et il y a quelque temps, et j'ai chargé un haut fonctionnaire du ministère des Postes et l'architecte du ministère des Travaux publics de visiter Winnipeg. Après avoir étudié la question et après avoir consulté plusieurs citoyens et des membres de la chambre de commerce, ils en sont venus à la conclusion que l'agrandissement de l'hôtel actuel ne suffirait même pas aux besoins temporaires du service. On demande l'acquisition d'un autre terrain et la construction d'un nouvel hôtel. La Chambre de commerce m'a soumis plusieurs emplacements parmi lesquels je pourrais choisir ; j'ai aussi reçu plusieurs autres offres, et la question est actuellement à l'étude. Le prix des terrains est très élevé et l'architecte en chef calcule qu'un édifice suffisant pour les besoins de Winnipeg ne coûtera pas moins de $250,000 à $300,000.

M. WILSON : Quelle somme demande-t-on pour le terrain ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : De $75,000 à $150,000.

M. W. J. ROCHE : Le gouvernement a-t-il quelque promesse de vente ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Nous en avons une demi-douzaine.

M. W. J. ROCHE : Je remarque que le budget ne contient aucune demande de crédit pour des édifices publics dans le Manitoba, en dehors de Winnipeg. Cependant, dans la province de Québec, surtout, on a accordé des édifices à des villes inférieures à celles du Manitoba, en population et en revenu postal. L'honorable député de Peel (M. Blain) a rappelé hier que l'honorable ministre et ses amis, lorsqu'ils étaient dans l'opposition, avaient posé comme règle que le gouvernement devait tenir compte du revenu d'une localité, avant d'y construire des édifices publics.

Je viens de faire le relevé des villes de la province de Québec dans lesquelles des édifices publics ont été construits aux frais de l'Etat, et dont le revenu est de beaucoup inférieur à celui de la ville que j'habite. L'honorable député de Bagot (M. Marcil) a donné comme raison, pour avoir un édifice public à Acton Vale, que la population augmentait rapidement, et que c'est la principale ville du comté. Je pourrais également invoquer que Minnedosa est la principale ville de mon comté et que le revenu postal est de beaucoup plus considérable que celui de beaucoup de villes pour lesquelles nous avons voté des sommes importantes. J'ai ici une liste de quelques-unes de ces villes, ainsi que leur revenu, leur population et le coût des édifices publics qu'on y a construits.

	Revenu.	Coût.	Population.
Alexandria	$2,973 94	$10,000	1,911
Acton-Vale. ..	919 05	12,000	1,175
Lévis..	2,367 68	20,000	7,783
Montmagny .. .	1,713 92	6,000	1,919
Longueuil	600 56	12,000	2,835
Magog..	2,491 64	10,000	3,516
Terrebonne .. .	1,701 86	12,000	1,822
Thetford-Mines	2,418 09	10,000	1,605

Toutes ces villes ont un revenu de beaucoup inférieur à celui de Minnedosa où le gouvernement loue actuellement deux bureaux publics, le bureau de poste et le bu-

erau des terres pour lequel il paie un loyer de $20 par mois.

Si l'honorable ministre veut demander un crédit de $10,000 pour un édifice dans lequel il pourra installer le bureau de poste et le bureau des terres, je lui promets qu'il obtiendra gratuitement un excellent terrain, sur la principale rue de Minnedosa. Le bureau de poste actuel est très mal situé. La ville est séparée par une rivière ; d'un côté sont les chemins de fer et les bureaux de chemins de fer et le bureau de poste est de l'autre côté. La partie commerciale est sur la rive sud, et si le bureau de poste était dans le centre des affaires, aussi sur la rive sud, ce serait beaucoup plus commode que l'arrangement actuel. Si l'honorable ministre prend comme base le revenu du bureau de poste, j'ai raison de revendiquer un édifice public pour Minnedosa, qui en a un réel besoin. Cela éviterait au gouvernement la nécessité de payer des loyers pour le bureau de poste et le bureau des terres. On pourrait se procurer tous les matériaux aux portes de la ville. On y trouve une carrière dont la pierre est beaucoup employée pour la construction des édifices publics et des résidences des particuliers, et elle est d'excellente qualité. On peut se la procurer à très bon marché, à un mille à peine des limites de la ville. Avec un terrain gratuit et des matériaux à bon marché, l'honorable ministre ne devrait pas hésiter à se montrer plus libéral envers le Manitoba, et ne pas tout réserver pour la ville de Winnipeg. Je ne cherche pas à diminuer l'importance de cette ville, ni à nier la nécessité absolue d'y ériger de nouveaux édifices. Elle en a un très grand besoin, mais pourquoi le gouvernement ne donne-t-il rien ailleurs ? L'honorable ministre ne devrait pas oublier mon comté, bien qu'il soit représenté par un adversaire du gouvernement. Il ferait un acte de justice en mettant dans le budget un crédit destiné à la construction d'un édifice public à Minnedosa, pour y installer le bureau de poste et le bureau des terres.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Dans les crédits actuellement soumis à la Chambre, il n'y en a pas pour des travaux neufs. S'il n'est rien demandé pour le Manitoba en dehors de Winnipeg, c'est parce que les travaux pour lesquels des crédits ont été votés, seront terminés avant le 30 juin prochain. Je tiendrai compte des remarques que vient de faire l'honorable député de Marquette, concernant les besoins de Minnedosa.

M. LaRIVIERE : M. l'Orateur, puisque nous en sommes sur ce sujet, je rappellerai à l'honorable ministre des Travaux publics que dans le comté de Provencher il y a trois villes, et que pas une ne possède d'édifices publics. A Emerson, le gouvernement loue un local pour servir de bureau de douane, et un autre comme bureau de poste, mais il n'y a pas d'édifice public, et je considère que les droits de cette ville ne devraient pas être ainsi méconnus. L'an dernier, le conseil municipal de Saint-Boniface s'est adressé directement au gouvernement pour avoir un édifice public, mais je regrette d'avoir à dire que cette demande n'a pas été accordée. J'espère être plus heureux cette année. Il y a aussi la ville de Morris, qui est un centre de chemin de fer important, qui mériterait aussi d'être traitée avec plus d'égard par le gouvernement. J'espère que le ministre des Travaux publics fera quelque chose pour les villes de ce district.

M. McCREARY : Je corrobore en tout point les remarques que viennent de faire mes deux honorables collègues du Manitoba. Cette province ne reçoit pas la juste part à laquelle lui donne droit le revenu que l'Etat en retire, comparé au revenu de certaines autres provinces. A Winnipeg où j'habite, la vente des timbres, en septembre et octobre 1902, a rapporté $12,000 et $15,000 respectivement ; en septembre et octobre 1903, ce revenu s'est élevé à $18,000 et $21,000. A l'exception de Toronto et Montréal, il n'y a pas une ville au Canada dont le revenu postal égale celui de Winnipeg, et la vente des timbres, à Winnipeg, est presque aussi élevée qu'à Toronto.

Aussi, je déclare que la cité de Winnipeg mérite n'importe quelle somme qui serait votée dans le dessein d'améliorer son service postal. Quant aux autres villes, elles méritent également, je n'en doute pas, d'avoir des édifices publics. Cependant, je signalerai d'une manière particulière la plus ancienne ville de la province du Manitoba, à l'exception de Saint-Boniface—la ville de Selkirk, celle qui devait tout d'abord tenir lieu de la cité de Winnipeg à l'endroit où le Canadien du Pacifique se proposait de franchir la rivière. Son territoire fut divisé en emplacements de ville avant celui de la cité de Winnipeg. Selkirk renferme une population d'environ 3,000 habitants et son revenu est considérable. Le gouvernement loue les bureaux de la poste, de la douane, de l'agent et de l'inspecteur des sauvages, du sous-agent des terres fédérales, de l'inspecteur des bois de la Couronne et de l'inspecteur des pêcheries. Il loue également les bureaux de huit ou dix autres fonctionnaires et je déclare qu'en construisant des édifices de quinze ou vingt mille dollars les loyers qu'il économiserait seraient plus élevés que l'intérêt de ce capital. Je prie le ministre d'inscrire un crédit destiné à la ville de Selkirk dans le budget supplémentaire. Cette ville a des titres que je n'ai jamais fait sonner bien haut aux oreilles du ministre, mais je demande qu'au moins on rende justice à cette ville.

M. PUTTEE : Le ministre des Travaux publics comprendra maintenant que la construction d'édifices publics dans l'ouest est un problème qui acquiert de l'importance.

Portant mon attention sur le crédit qui est en discussion, je dois dire que le choix de l'emplacement pour l'hôtel des postes est une question importante et épineuse. A vrai

dire, c'est sur le ministre que retombe la responsabilité ; aussi je voudrais qu'il ne se laisse pas trop vivement influencer par les propriétaires de terrains à vendre. Il peut être fort difficile de se procurer à un prix modéré un emplacement convenable ou un terrain qui sera du goût de la majorité des citoyens. Je crois que l'emplacement qu'occupe aujourd'hui l'hôtel des postes est le plus acceptable, et si le ministère agrandissait sa propriété en acquérant les lopins de terre adjacents, cet arrangement serait le plus convenable et causerait le moins de remue-ménage. C'est ce qu'on a conseillé au gouvernement il y a plusieurs années. Je le lui ai conseillé moi-même en 1900 alors qu'il aurait pu acquérir ces terrains pour la moitié du prix qu'on exigerait maintenant. Puisque le ministre a obtenu ces promesses de vente, je lui demanderai de tenir compte des intérêts divers et de tous les emplacements disponibles, connaissant les influences qu'on met en jeu et sachant qu'il est nécessaire de laisser l'hôtel des postes dans un endroit central de la cité et même de le rapprocher du centre si c'est possible.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : J'ai averti les fonctionnaires du ministère de peser avec plus grand soin les raisons que mon honorable ami (M. Puttee) a fait valoir. Si j'en juge par leurs rapports, je crains beaucoup que le terrain contigu à l'édifice qui sert présentement d'hôtel des postes ne serait pas assez grand pour les besoins présents ou ceux de demain, même si nous pouvions l'acquérir, mais on demande $2,000 du pied de front. Il me semble que le peu d'espace que nous procurerait l'achat du terrain adjacent ne nous justifie pas de payer $2,000 par pied, bien que j'avoue qu'il est nécessaire de ne pas éloigner l'hôtel des postes du centre des affaires. Comme on nous offre un grand nombre de propriétés, j'espère que nous pourrons en choisir une avantageusement située et d'un prix modéré.

M. HENDERSON : M. le président, je désire faire quelques observations avant que cet article du budget soit adopté. Je remarque que le ministre ne demande que $200,000. Nul d'entre nous, au moins parmi la gauche, ne supposera un seul instant que ce seul crédit suffira à la construction d'un hôtel des postes dans la cité de Winnipeg. L'emplacement coûtera de $75,000 à $150,000 et l'érection de l'édifice coûtera certainement une grosse somme.

Il me semble que le ministre ne doit pas perdre de vue que Winnipeg n'est aujourd'hui qu'une petite ville, si on la compare à ce qu'elle sera dans dix ans, et qu'il devrait prévoir l'avenir afin qu'on ne vienne pas, avant dix ans ou même avant vingt ans, demander au parlement une forte somme pour construire un nouvel hôtel des postes dans la cité de Winnipeg. Je crois que cette cité peut exiger un édifice qui réponde à son importance au point de vue commercial.

D'ailleurs quelque somme que le ministre doive consacrer à la construction de l'édifice, je soutiens qu'il est de son devoir de mettre aujourd'hui le comité dans ses secrets. Il y a un architecte en chef au ministère et le ministre, avant d'inscrire cette somme au budget, a dû calculer ce que coûterait un édifice convenable, selon lui, pour la cité de Winnipeg. Le coût d'un emplacement est le seul facteur indéterminé. Je crois que le gouvernement a le pouvoir d'exproprier à Winnipeg tout propriétaire d'un terrain dont l'Etat peut avoir besoin. Aussi, je recommanderai au ministre de ne pas s'en laisser imposer par les propriétaires de terrains, mais d'avoir recours au besoin, à son droit d'expropriation afin d'obtenir l'emplacement le plus désirable. Le ministre devrait demander à la chambre de commerce de Winnipeg et aux autres associations commerciales de faire entendre aux intéressés qu'il est opportun de se montrer juste et raisonnable envers le gouvernement et de ne pas l'obliger à payer un prix excessif pour le terrain dont il a besoin pour mener à bonne fin une amélioration d'un si grand intérêt pour le public. Je m'attends que le ministre déclarera que l'érection de cet édifice coûtera cher, et même très cher. Je suppose qu'il mentionnera le double de la somme qu'il nous demande aujourd'hui et peut-être plus. A n'en pas douter, il a fait préparer un état estimatif du coût de l'édifice qu'il se propose de construire ; avant de demander au comité de lui accorder un crédit, il devra nécessairement avoir cette estimation. Comme la seule question qu'il ne peut pas trancher définitivement est celle du coût de l'emplacement, il peut le calculer approximativement en prenant la moyenne entre $75,000 et $150,000 et nous dire quelle dépense causera la construction d'un hôtel des postes à Winnipeg. Quant à moi, je ne me sens pas disposé à lui fixer des bornes qu'il ne devra pas dépasser, ni à dire qu'il devra ériger un édifice qui ne serait pas digne de cette grande cité commerçante ou qui ne répondrait pas aux besoins de Winnipeg pendant plusieurs années à venir. Mais il nous faut connaître ce que coûtera l'édifice ; autrement, nous ne pourrions pas nous prononcer en connaissance de cause. Je le répète, Winnipeg a le droit d'avoir un édifice de premier ordre, qui sera un ornement pour la ville et qui suffira pendant plusieurs années aux besoins de l'administration et du public. Je sais qu'on se plaint beaucoup à Winnipeg du manque d'espace à l'hôtel des postes. A mon avis, il est impossible de se procurer assez de terrain autour du présent édifice pour construire un hôtel des postes convenable. Ma mémoire est peut-être infidèle, mais il me semble que sur la rue principale il y a des bâtiments contigus à l'hôtel des postes. Je ne comprends pas comment on pourra utiliser le présent édifice en même temps que le nouveau, si on désire procurer aux citoyens tout l'espace nécessaire.

M. LaRIVIERE : Le ministre (l'honorable M. J. Sutherland) sait-il à quelle condition l'Etat a obtenu le titre de la propriété sur laquelle s'élève aujourd'hui l'hôtel des postes? Celui-ci était autrefois situé dans la partie sud de la cité. Plus tard, le commerce s'est établi dans la partie nord de Winnipeg et les hommes d'affaires ont demandé au gouvernement de transporter le bureau de poste plus au nord. Je crois que l'emplacement fut donné à l'Etat à la condition d'y ériger le nouvel hôtel des postes. Je me demande comment le gouvernement le pourrait déplacer sans indemniser l'ancien propriétaire. Car ce dernier possédait une vaste propriété dans le voisinage, et c'est dans le dessein d'en augmenter la valeur qu'il a pour ainsi dire fait cadeau à l'Etat de l'emplacement qu'occupe l'hôtel des postes. Je corrobore entièrement les paroles du représentant de Winnipeg (M. Puttee) qui déclare qu'il est possible d'agrandir l'édifice du côté nord où se trouve un terrain disponible sur lequel ne s'élève aucun bâtiment de quelque importance. Cette annexe et une couple d'étages de plus procureraient tout l'espace dont on aura besoin d'ici à longtemps. Mais j'appelle surtout l'attention du ministre sur la condition attachée au titre de la propriété que possède l'Etat.

L'honorable J. SUTHERLAND : Ce n'est qu'hier qu'on a signalé à mon attention le titre de l'emplacement de l'hôtel des postes de Winnipeg. Je le fais examiner. Je crois qu'il nous a été donné à une certaine condition, mais il me semble que celle-ci n'est pas aussi rigoureuse que le prétend le représentant de Provencher (M. LaRivière) quant il dit que l'hôtel des postes doit occuper cet emplacement. Je crois que le terrain a été vendu pour servir d'emplacement pour des bureaux publics. Quant à l'agrandissement du présent édifice, le député de Provencher sait que c'est ce que le gouvernement se proposerait de faire. En réalité, le parlement m'avait autorisé à exécuter cette amélioration. Cependant, les citoyens de Winnipeg m'ont adressé de très vives remontrances. Je le répète, j'ai envoyé sur les lieux pendant quelque temps le principal fonctionnaire de mon ministère ainsi que l'un des inspecteurs du ministère des Postes. Après mûre délibération, ils sont convenus que les améliorations projetées ne seraient pas suffisantes, qu'elles répondraient à peine aux besoins présents.

M. LaRIVIERE Je me rangerais à leur avis, s'il ne s'agissait que d'ajouter une couple d'étages. Il faut plus d'espace au rez-de-chaussée de l'édifice. Mais en acquérant le terrain adjacent qui a 50 pieds de largeur, vous pourriez agrandir l'hôtel des postes et procurer beaucoup plus d'espace.

L'honorable M. J. SUTHERLAND: On m'a dit que le terrain dont parle l'honorable député n'avait que 30 pieds. Je dois avouer que l'expérience m'a appris, comme elle a dû apprendre à d'autres, qu'il se gaspille beaucoup d'argent quand on agrandit un édifice semblable. Quoi qu'il en soit, on a demandé—ou plutôt refusé—$2,000 par pied.

M. LaRIVIERE : Pas par pied carré.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Certes, non ; cela va sans dire.

M. LARIVIERE : D'aucuns ont prétendu qu'il s'agissait de $2,000 par pied carré.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Mon honorable ami (M. LaRivière) évidemment n'est pas aussi facilement déconcerté que moi. Je trouvais le prix bien assez élevé par pied de front. La question fut examinée avec beaucoup de soin par la chambre de commerce avec le concours des fonctionnaires des deux départements. Le rapport qu'on m'a fait me justifiait pleinement, je pense, d'interrompre les travaux. Il n'a pas été dépensé un sou. De cette manière, nous allons faire des économies. En réponse à l'honorable député d'Halton (M. Henderson), je suis heureux d'apprendre qu'il approuve le changement qui a été fait. Comme je l'ai déjà expliqué, il n'y a que deux ou trois semaines que cette ligne de conduite a été adoptée. Pour un ouvrage de cette importance à Winnipeg il ne serait guère possible d'avoir un plan détaillé préparé en si peu de temps. Dans l'opinion de l'architecte en chef un bâtiment convenable ne saurait être construit là-bas à moins de $250,000 ou $300,000.

M. HENDERSON : Cette somme comprend-elle le prix de l'emplacement ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Non.

M. HENDERSON : Alors, avant que nous soyons appelés à voter en dernière instance, le ministre sera peut-être en mesure de nous dire d'une manière définitive quelle somme il se propose de dépenser pour le bureau de poste de Winnipeg ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : J'essaierai.

M. R. L. BORDEN : J'inviterai le ministre, dans la construction de ce bureau de poste, à ne pas perdre de vue le développement futur de la ville de Winnipeg. Winnipeg est sans aucun doute destiné à devenir une très grande ville, et il serait peu judicieux, à mon avis, de choisir un emplacement qui ne se prêterait pas à l'agrandissement ultérieur de l'édifice, ou de construire aujourd'hui un bâtiment qui ne répondrait pas aux besoins d'une très grande ville. Il paraîtrait qu'aucun terrain n'a encore été choisi, bien qu'on ait obtenu des promesses de vente. Je compte qu'avant de voter ce crédit en dernière instance nous serons en mesure d'obtenir non seulement les renseignements qui ont été demandés par mon honorable ami d'Halton, mais ceux également relatifs à l'emplacement qu'on aura

choisi, car cela prêtera peut-être à discussion.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je compte avoir ces renseignements en ma possession avant le vote en dernière instance, à moins que ce vote ne soit demandé beaucoup plus tôt que je ne prévois. Bien entendu, nous nous proposons d'ériger un édifice qui réponde aux nécessités d'une grande ville.

Winnipeg—Bâtiments militaires—Logements pour sous-officiers, y compris corps de garde, etc., $6,000.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : C'est un crédit à voter de nouveau. L'ouvrage n'a pu être exécuté par suite du mauvais temps. La dépense totale pour cet ouvrage sera, paraît-il, de $12,000.

M. R. L. BORDEN : Est-ce une construction nouvelle ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : C'est une annexe au bâtiment actuel.

M. R. L. BORDEN : Comment les travaux sont-ils exécutés ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : A l'entreprise.

M. HENDERSON : On nous dit souvent que les travaux publics n'ont pu être poursuivis à cause des intempéries. Je crains fort que le gouvernement n'abuse de ce prétexte. On nous a informé, l'autre soir, que certains centres de l'ouest d'Ontario avaient été privés de service postal par suite du mauvais temps, tandis que d'autres centres voisins jouissaient de tout le service nécessaire, en dépit du mauvais temps. A Winnipeg, l'hiver a été très beau. J'ai eu le plaisir de visiter cette ville dans le mois de février, et j'ai constaté que les travaux de construction s'y poursuivaient sans qu'on fût aucunement gêné par le mauvais temps. Le froid n'était pas rigoureux et les ouvrages en bâtiment pouvaient s'exécuter sans difficulté. J'espère que ce prétexte ne sera pas invoqué trop fréquemment et dans le but de couvrir le gouvernement.

Winnipeg—Annexe aux édifices publics, $35,000.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Par suite de l'adoption de cette nouvelle règle de conduite, je ne pense pas que nous ayons besoin de ce crédit. Quelques changements temporaires ont été exécutés et quelques améliorations effectuées pour le moment. Quelle que soit la somme que nous appliquions à cette fin, si nous n'en avons pas assez, je ferai une nouvelle demande de crédit. En attendant, je propose que ce crédit soit biffé.

M. McCREARY : Si l'ancien bureau de poste doit être modifié pour d'autres fins, ainsi que pour servir de local à la douane, à l'accise, au bureau des terres et à celui des Indiens, il va falloir un montant considérable d'argent pour des nouveaux ascenseurs et autres objets. Il me semble qu'on devrait laisser au moins $25,000 dans le budget pour cette fin.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Ce budget ne renferme pas de crédits pour des travaux neufs. Il nous faut décider quels sont les changements désirables et quelles améliorations devront être effectuées dans l'ancien bâtiment. Nous insérerons ensuite dans le budget supplémentaire la somme que nous jugerons nécessaire pour exécuter ces travaux.

M. PUTTEE : Il se passera deux ans avant que le nouveau bureau de poste soit disponible, et ce crédit fut obtenu l'année dernière après que le bureau de poste actuel eût été amélioré. Le ministre devra dépenser de l'argent pour le transformer. Dans le cours de l'hiver, $5,000 furent dépensés sur cet édifice ; beaucoup de temps et d'argent ont été gaspillés. Le local n'était pas suffisant l'hiver dernier et ne le sera pas l'été prochain. Des considérations importantes comme celle d'obtenir plus d'espace, ont été négligées.

La motion est adoptée, et le crédit biffé.

Territoires du Nord-Ouest—Calgary—Annexe à l'entrepôt de vérification, changements et additions à l'amènagement du bureau de poste, etc., $4,000.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : C'est un montant à voter de nouveau en vue de la construction d'une annexe de 30x40 pieds, de deux étages, à l'entrepôt de vérification.

M. R. L. BORDEN : Est-ce donné à l'entreprise ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : La construction de l'annexe sera donnée à l'entreprise.

M. BLAIN : Quelle partie de ce montant est destinée à l'aménagement ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : La partie destinée à l'aménagement est petite, car il s'agit d'un entrepôt de vérification.

M. R. L. BORDEN : Quand faut-il que les travaux soient terminés aux termes du contrat ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Les soumissions comportent que les travaux seront terminés dans la saison.

Territoires du Nord-Ouest—Palais de justice, violon et poste de police, $1,500.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Nous voyons à l'entretien des palais de justice dans les Territoires, et ce crédit est destiné à effectuer les réparations d'une manière générale.

Territoires du Nord-Ouest—Edifices publics —Renouvellements, améliorations, réparations, etc., $5,000.

M. R. L. BORDEN : Quels édifices possédons-nous dans les Territoires ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Outre les palais de justice et les prisons, nous avons les bureaux d'enregistrement et les bureaux des terres fédérales, les bureaux de poste, et la résidence du lieutenant-gouverneur, dans les divers centres urbains des Territoires.

M. R. L. BORDEN : Je suppose que nous avons des violons ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Ils sont tous, je pense, en annexe aux palais de justice.

M. R. L. BORDEN : Combien a-t-il été dépensé de ce chef, l'année dernière ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND: $5,530.

Prison d'Edmonton, $35,000.

M. LANCASTER : Combien cette prison a-t-elle coûté en tout ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Le contrat était pour $50,150. La dépense totale y compris les portes des cellules, garnitures, etc., s'élèvera à $68,846.63.

M. LANCASTER : C'est là une somme énorme pour une prison. S'en sert-on pour quelque autre objet ?

M. R. L. BORDEN : Est-ce une prison, ou un hôtel, ou l'un et l'autre ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Ce n'est qu'une prison. Cette somme comprend le prix de l'emplacement qui s'élève à $8,259. Il y a un vaste terrain à cet endroit, et je pense que le ministre de la Justice se propose d'établir un pénitencier pour les Territoires.

M. LANCASTER : Combien y peut-on loger de prisonniers ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Il va falloir que je m'adresse au département de la Justice pour me renseigner à cet égard. Je vois qu'il y a quatorze cellules.

M. LANCASTER : Sont-elles faites de briques d'or, pour coûter cet énorme montant ? De quoi le bâtiment est-il construit ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : De briques.

M. W. J. ROCHE : Il y a deux ans, le ministre a déclaré que ce bâtiment logerait quarante prisonniers et quinze prisonnières et qu'il ne demanderait pas plus de $20,000 ou $25,00 pour cet objet.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Qui a déclaré cela ?

M. ROCHE : Le ministre des Travaux publics.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Le ministre des Travaux publics d'alors.

M. ROCHE : En 1902, le ministre a déclaré :

Je ne me propose pas de dépenser plus de $20,000 ou $25,000 sur cette prison. Mes fonctionnaires me disent que nous ne pouvons construire une prison moyennant cette somme, à l'exclusion de l'emplacement qui a coûté $8,950, Bien entendu, je ne m'insurge pas contre l'opinion de mon architecte en chef, mais il me semble que nous pourrions construire cette prison moyennant $25,000.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je m'aperçois que j'ai fait erreur. Il y a 14 cellules sur chacun des trois étages.

M. R. L. BORDEN : Quand les travaux seront-ils terminés ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Le contrat fut accordé le 5 juin 1903, et les travaux devront être terminés le 20 mai 1905.

M. R. L. BORDEN : Je suppose qu'il est plus coûteux de construire à Edmonton que dans l'est ; mais tout de même c'est là une forte dépense pour un bâtiment de cette dimension.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Le meilleur indice à cet égard, je suppose, c'est qu'il y a eu un grand nombre de soumissions, que la plus basse était pour une somme beaucoup moins élevée que la plus haute, et elle fut acceptée.

M. R. L. BORDEN : On supposerait qu'une construction de ce genre dans l'est ne coûterait pas plus de $15,000 à $20,000. Sans doute, il nous faut tenir compte dans une certaine mesure du prix plus élevé des matériaux et de la main-d'œuvre dans l'ouest, quoique, on m'informe que les briques sont confectionnées sur place.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Dans un édifice comme celui-ci, les travaux en fer représentent une forte partie de la dépense. Je puis cependant donner à mon honorable ami l'assurance que, tout compte tenu du prix des matériaux, du coût de la main-d'œuvre et des proportions de l'édifice, la soumission, comparée aux autres, est relativement basse.

M. R. L. BORDEN : Quand l'édifice sera-t-il terminé?

L'honorable M. J. SUTHERLAND: D'après le contrat, il devrait l'être en mai 1905.

M. R. L. BORDEN : Y a-t-il un palais de justice à Edmonton?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Oui.

M. R. L. BORDEN : La prison devra être construite avec beaucoup plus de soin que le palais de justice ne l'a été.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Oui. Je crois savoir que le ministère de la Justice a l'intention d'établir un pénitencier à cet endroit.

Macleod—Palais de justice, $1,500.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Ce crédit servira à terminer les travaux. Le coût total de l'édifice est de $22,875, y compris le calorifère, l'aménagement, le mobilier, les

clôtures, les trottoirs, en un mot, le parachèvement complet des travaux.

M. R. L. BORDEN : L'édifice comprendra-t-il une geole ou un violon?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Non, mais je crois qu'il se trouve au sous-sol de l'édifice des cellules dont on se servira provisoirement.

Moosejaw—Edifice public, $5,000.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Ce crédit devait servir à l'achat d'un emplacement mais la ville a fait don d'un terrain valant $5,000 à $6,000 ; cette somme sera consacrée à l'exécution des travaux. Lorsque je déposerai mon budget suplémentaire, je serai en mesure de soumettre les plans, devis, et de faire connaître le coût probable des travaux.

M. LANCASTER : L'honorable ministre pourrait-il nous donner une idée du prix de revient de l'édifice?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Il coûtera entre $20,000 et $30,000.

Prince-Albert—Palais de justice et bureau de poste, $15,000.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Nous n'avons pas encore reçu du ministère de la Justice les renseignements qu'il nous faut pour compléter les plans et faire l'estimation du coût des travaux.

M. BLAIN : Je ferai observer au ministre qu'en bien des cas l'emplacement de ces édifices est tout à fait insuffisant. Etant donné le développement continu du Manitoba, des Territoires du Nord-Ouest et de la Colombie Anglaise, le gouvernement devrait, ce me semble, ériger ces édifices sur des emplacements assez vastes. Dans les parties plus anciennes du pays on voit souvent des édifices publics ayant coûté $25,000 ou $30,000 s'élever sur de tout petits emplacements. Ces édifices érigés à grands frais ne contribuent guère ou point du tout à l'embellissement des villes. En certains cas, ils couvrent entièrement l'emplacement sur lequel ils s'élèvent. Le ministre pourrait aussi faire remarquer à son architecte que dans nombre de bureaux de poste on donne trop d'espace aux directeurs et ses aides, et pas assez au public. Je ne dis pas que l'on donne trop d'espace pour la besogne à expédier à l'intérieur, mais le public se trouve trop à l'étroit.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Comme l'honorable député, je crois que les emplacements ne sont pas toujours assez grands. Dans le cas qui nous occupe, le gouvernement est propriétaire du terrain, et nous verrons à ce qu'il soit donné assez d'espace pour pourvoir à l'accroisement des affaires. Il y a déjà quelques anées que je me suis aperçu, surtout par rapport aux bureaux de poste, de l'inconvénient que vient de signaler mon honorable ami. J'avais remarqué que l'on manquait d'espace ; c'est pourquoi nous préparons tous les plans nouveaux de façon à éviter le retour de cet inconvénient.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi met-on le palais de justice et le bureau de poste sous un même toit? Cet assemblage me paraît singulier.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Il est difficile, dans ces endroits qui se développent avec rapidité, de louer des bureaux, et on nous a conseillé, dans le cas présent, de placer le bureau de poste dans l'édifice du palais de justice en y ajoutant une annexe, sans toutefois en augmenter sensiblement le prix de revient.

Rer-Deer—Palais de justice, violon, etc., et bureau des terres, $10,000.

M. HENDERSON : Où est situé Red Deer?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Dans le district d'Alberta. Le coût total des travaux, y compris le posage des appareils de chauffage et d'éclairage, sera de $19,393.

M. W. J. ROCHE : A-t-on adjugé l'entreprise?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : On l'a adjugée à MM. Johnson & Tait, de Red-Deer, le 7 décembre 1903, et les travaux devront être terminés le 20 novembre 1904. L'édifice sera construit en briques.

Nanaïmo—Annexe à l'édifice public, $14,600.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : On a besoin de ce crédit pour construire une annexe à l'extrémité nord de l'édifice de Nanaïmo, sur la demande du ministère des Douanes, et pour poser de nouvelles boîtes aux lettres dans le bureau de poste.

M. R. L. BORDEN : Quelles sont les dimensions de l'édifice actuel, et combien coûtera l'annexe qu'on veut construire?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : L'édifice a été construit en 1882 ; il mesure 48 pieds par 42, et l'escalier a 12 pieds par 24. Les murs sont en pierre. L'entrepôt de vérification de la douane est au sous-sol, le bureau de poste occupe le rez-de-chaussée, et le bureau du Revenu de l'intérieur est au premier étage. Le prix de revient de l'édifice sera de $34,056. L'annexe projetée coûtera $14,600.

M. R. L. BORDEN : A-t-on adjugé l'entreprise?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : On n'a pas encore adjugé l'entreprise de l'annexe, mais les entrepreneurs sont en ce moment invités à faire leurs soumissions que nous recevrons le 10 avril.

M. R. L. BORDEN : Qu'a-t-on besoin de cette annexe?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Il s'agit ici d'un port douanier où la besogne a considérablement augmenté en ces dernières années.

Salle d'exercice à Rossland, $21,000.

M. LANCASTER: Est-ce un nouvel édifice?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Oui. On prévoit qu'il coûtera $26,000. Nous en avons acheté l'emplacement du gouvernement provincial ; 120 pieds de front sur la cinquième avenue, et 90 sur l'avenue Monte Cristo. L'édifice sera construit en brique sur fondation en pierre, et aura 102 pieds de longueur, l'entrée non comprise.

M. R. L. BORDEN : Combien de soldats devront se servir de cet édifice ?

M. GALLIHER : Il y a deux compagnies à Rossland, mais c'est là que devront se réunir toutes les compagnies du district. C'est pour cela que cet édifice devra être plus grand que tous les autres quartiers de milice de la région.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député dit que cet édifice est construit pour deux compagnies ; de combien d'hommes se compose chacune de ces compagnies ?

M. GALLIHER : De 40 à 60, je ne saurais dire au juste.

M. BLAIN : De quels matériaux se servira-t-on pour construire l'édifice ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : On le construira en brique.

M. BLAIN : A-t-on changé d'idée à ce propos ? La dépense est beaucoup plus élevée que le ministre ne l'avait prévue l'année dernière.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : C'est vrai. On s'était proposé, je crois, l'année dernière, d'ériger un édifice en bois ; mais on le construira en brique, en y ajoutant une salle de tir. Comme ce district a fourni de valeureux soldats qui ont rendu des services signalés durant la guerre sud-africaine, il nous incombe, ce me semble, de donner aux volontaires de l'endroit des commodités suffisantes. Il n'y a peut-être pas au Canada un seul autre district auquel on pourrait demander des soldats avec la certitude d'en obtenir un aussi grand nombre d'hommes de tout premier choix.

M. R. L. BORDEN : C'est très vrai ; et nous sommes tous d'avis qu'il importe de pourvoir la milice active du pays de toutes les commodités possibles. Mais je ne vois pas comment nous pourrions ériger partout des salles d'exercice comme celle-ci. Il me paraît excessif de consacrer $26,000 à la construction d'un local devant servir à deux compagnies dont chacune se compose de 40 ou 60 hommes. Il se peut qu'on veuille construire trop grand. Je ne vois pas qu'il soit nécessaire d'ériger un édifice aussi considérable pour l'usage d'un nombre aussi restreint de soldats. Je ne parle pas seulement de Rossland ; ce que je dis s'applique également aux quartiers de milice d'un grand nombre d'autres endroits. J'ai pensé plus d'une fois que nous dépensons trop pour les bâtiments et peut-être pas assez pour la troupe elle-même. Il faut, j'en conviens, pourvoir la milice active de tout ce dont elle a besoin, mais encore est-il nécessaire de procéder avec justice et modération. On ne pourrait jamais fournir un local de $26,000 à chaque groupe de deux compagnies. Si cet édifice était susceptible de répondre toujours, ou du moins pendant un certain nombre d'années, aux besoins d'autres compagnies, cela pourrait peut-être nous faire voir la question sous un autre jour ; mais, je le répète, j'ignore à quelle distance se trouvent les quartiers des autres compagnies, et dans quelle mesure elles pourront se servir de ce bâtiment. Le ministre pourra peut-être nous renseigner un peu plus sur ce point. J'approuve entièrement ce qu'il a dit des miliciens de Rossland et de l'ouest en général ; mais il ne faut pas pour cela se montrer trop prodigue sous le rapport des quartiers militaires, en quelque endroit qu'on les construise. Mon attention ne s'est jamais portée sur les arsenaux de l'ouest, mais j'ai vu un certain nombre de ceux de l'est, et, je le répète, il m'est arrivé parfois de penser qu'ils nous coûtent un peu trop cher.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Il suffira d'un mot pour jeter une vive luimière sur ce point : dans un district aussi éloigné, un édifice comme celui-ci coûte deux fois plus cher que si on avait à l'ériger dans un endroit quelconque du Canada oriental.

M. GALLIHER : Pour donner encore plus de satisfaction à l'honorable leader de la gauche, j'ajouterai, chose qu'il sait déjà sans doute, que dans la partie occidentale du pays—dans l'ouest tout entier aussi bien que dans la Colombie Anglaise—les conditions sont telles qu'il y est impossible de faire l'exercice en plein air.

Dans des villes comme Rossland il faut faire les exercices l'hiver et l'été dans la salle. De fait c'est une salle d'exercice aussi bien qu'un quartier. Lorsqu'on vota les crédits destinés aux quatre autres compagnies qui se trouvaient à quatre endroits différents—

M. BORDEN : Où cela ?

M. GALLIHER : A Nelson, à Kaslo, Kamloops et Revelstoke. Lorsqu'on demanda ces crédits on demanda aussi la construction d'une salle d'exercice à Rossland ; mais comme on ne s'était pas procuré d'emplacement ce crédit ne fut pas voté en même temps que les autres. J'exposai alors à la Chambre que je soumettrais cette question de nouveau à la session suivante si, dans l'intervalle, on s'était procuré un emplacement. On voulait faire ce quartier de milice plus grand que les autres parce qu'il y aurait deux compagnies à Rossland et que, selon l'habitude, les différentes compagnies pourraient y venir de différents endroits une ou deux fois par année comme pour un jour de

revue générale. Je l'ai dit, chacune des autres compagnies a à son usage une salle d'exercice. Ces édifices sont terminés et occupés. Nous voudrions qu'il y eût là d'autres compagnies. De fait, dans d'autres endroits, on a demandé la permission d'organiser des compagnies, mais jusqu'à présent le département de la Milice n'a pas jugé à propos d'augmenter le nombre des compagnies de ce district. Grand-Forks, Greenwood et Fernie, je crois, ont fait la même requête. Comme l'a fait remarquer le ministre, la construction est plus dispendieuse dans cette partie-là que dans l'est du Canada. Elle coûte au moins 50 à 60 pour cent de plus. Pour assurer l'espace nécessaire à ces deux compagnies et pour les besoins d'un centre de ralliement il faut, comme je l'ai dit, un édifice aussi grand qu'on se propose de le construire dans le présent cas.

M. R. L. BORDEN : Ces compagnies sont-elles des compagnies d'infanterie ?

M. GALLIHER : Il y a aussi des pièces de canon qui seraient remisées dans le bâtiment avec les autres effets militaires.

M. R. L. BORDEN : Combien ont coûté les salles d'exercices de Kaslo et des autres endroits ?

M. GALLIHER : Je crois qu'elles reviendront, en moyenne, à $6,000 ou $7,000, à l'exception de celle de Nelson, qui est en brique et a coûté environ $14,000.

M. R. L. BORDEN : Il me semble que la salle d'exercice dont il est maintenant question ne peut être très utile à ces quatre villes, parce qu'elles ont déjà leur propre salle d'exercice et aussi parce qu'elles sont très éloignées de Rossland, si je ne me trompe.

M. GALLIHER : Quant aux compagnies de ces endroits-là, cette salle ne leur servira que pour le rassemblement qui a lieu une fois l'an. Il n'y a qu'une compagnie à chacun de ces quatre endroits, et si l'on demande la construction de ce grand édifice, c'est uniquement dans le but d'assurer l'espace nécessaire aux deux compagnies de Rossland où seront probablement situés leurs quartiers.

M. R. L. BORDEN : Où demeure le commandant ?

M. GALLIHER : Le commandant du district demeure à Victoria.

M. R. L. BORDEN : Ces deux compagnies de Rossland et les quatre autres compagnies font-elles toutes partie du même régiment ?

M. GALLIHER : Oui, le régiment des carabiniers des Montagnes Rocheuses.

M. R. L. BORDEN : Qui est le commandant et où demeure-t-il ?

M. GALLIHER : Dans chaque endroit il y a un capitaine, un lieutenant et ainsi de suite ; il y a des sous-officiers à chacun des endroits où il y a des compagnies. Il y a aussi le commandant du district, le colonel Holmes, à Victoria.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : N'y a-t-il pas aussi un lieutenant-colonel ?

M. GALLIHER : Oui. C'est M. McDonnell, je crois.

M. R. L. BORDEN : Naturellement, il y a un commandant du district. Je suppose qu'il y a aussi un officier qui commande le régiment dont ces compagnies font partie. Où sont ses quartiers généraux ? C'est ce que je désirerais savoir aussi.

M. GALLIHER : A Nelson, je crois.

Edifice public à Vancouver, $60,000.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Il s'agit de construire un nouveau bureau de poste. On estime qu'il coûtera en tout, y compris l'aménagement, $200,000.

M. EARLE : S'est-on procuré l'emplacement ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Oui, moyennant $52,000.

M. R. L. BORDEN : Quel en est l'étendue, et où est-il situé ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : 156 pieds par ruelle de 20 pieds de large. C'est un des meilleurs emplacements de la ville de Vancouver, il est situé aux coins des rues Grenville et Hastings. On l'a acheté de M. D. Robertson. Le décret du conseil à cette fin remonte au 17 novembre 1903, mais le contrat de vente ne fut parfait que quelques semaines plus tard.

M. R. L. BORDEN : Je comprends que le terrain est très cher à Vancouver, mais ce prix-là me semble, tout de même, relativement élevé. Naturellement la situation de l'emplacement peut servir à expliquer ce cas. S'il est au centre de la ville ou dans la banlieue, cela peut faire une différence. L'honorable ministre a-t-il une estimation ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je donnerai l'estimation d'un emplacement peut-être moins favorablement situé que celui-ci: c'est celui de la banque du Commerce. Elle l'a payé $45,000 et il n'a que 60 pieds de front, tandis que le nôtre en a 156.

M. MACPHERSON : Il y 156 pieds sur la rue Hastings et 120 sur la rue Grenville. Ce sont les deux principales rues commerciales.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je me suis donné moi-même beaucoup de peine pour arriver à savoir quelle était la valeur de cette propriété. J'étais très désireux de l'acheter et nous avions commencé par nous assurer une espèce de promesse de vente, sans quoi il nous eût été impossible, je pense, d'obtenir cet emplacement pour le prix que nous l'avions payé. Le cas de l'emplacement acheté par la Banque du Commerce, est le

seul que je puisse citer pour donner une idée de la valeur de la propriété dans cet endroit. D'ordinaire, lorsque le département des Postes demande la construction d'un nouvel édifice, il nous fait faire, par l'entremise d'un fonctionnaire, un rapport établissant la nécessité de l'édifice et la convenance de l'emplacement. Le département fait aussi faire toutes les recherches possibles concernant la propriété; il envoie toujours un fonctionnaire l'examiner et celui-ci présente non pas un rapport assermenté, mais un rapport écrit relativement au résultat des démarches qu'il a faites pour arriver à connaître la valeur de la propriété.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami a-t-il obtenu une estimation ? Naturellement une comparaison entre cet emplacement et un autre ne saurait être d'une grande utilité à celui qui ne connaît pas la ville; elle peut servir à ceux qui comprennent la valeur relative des propriétés de ville, mais ne saurait beaucoup éclairer les membres de cette Chambre. Je crois donc que l'achat d'un immeuble pour une aussi forte somme ne devrait pas se faire sans qu'il nous fût donné une estimation par des personnes parfaitement au fait de la valeur de la propriété foncière à Vancouver.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je me suis donné beaucoup de peine pour m'assurer moi-même de la valeur de cette propriété. Je me suis fait faire des estimations par quelques-uns des principaux experts de la ville, et un M. Henderson qui y a demeuré un certain nombre d'années m'a adressé un rapport à ce sujet. J'admets volontiers que le cas de la Banque du Commerce n'a rien de bien décisif pour nous; cependant, l'emplacement de cette banque est situé tout près de notre terrain et sur la même rue, et comme il a été acquis récemment j'ai pensé qu'il pourrait jusqu'à un certain point, servir à nous renseigner. Je suis heureux de constater que la ville semble faire des progrès rapides et qu'il y est déjà besoin d'un édifice important.

M. MACPHERSON : Le gouvernement a été heureux dans l'achat de cette propriété. Tout autre que lui l'aurait payée, au bas mot, $60,000. La Compagnie du Pacifique possédait une partie de la propriété adjacente et désirait beaucoup qu'il s'y érigeât des édifices publics. Elle alla jusqu'à se faire garantir à même cette propriété qu'on n'érigerait là aucun autre édifice qu'un édifice public. Ce terrain est un des mieux situés qu'il y ait dans Vancouver et il est tout à fait convenable à l'édification d'un bureau de douane et de poste. Cette proprité que le gouvernement a payée $52,000, il pourrait la revendre aujourd'hui $60,000. Il y a quatre ans la Banque Canadienne du Commerce a payé $45,000 un terrain beaucoup plus petit et pas mieux situé.

M. BLAIN : Quels sont les autres édifices publics que le gouvernement possède dans la Colombie Anglaise ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Il n'y en a qu'un seul, je crois, qui relève de mon département.

M. MACPHERSON : Il y a les bureaux de poste et les arsenaux.

M. BLAIN : L'année dernière, on a voté un crédit de $60,000. L'honorable ministre voudrait-il me dire si on l'a dépensé cette année-là ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Il était destiné à l'achat de cet emplacement. Nous votons de nouveau $8,000.

M. BLAIN : Je comprends cela ; il ne s'agit ici que du bureau de poste ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Oui.

M. BLAIN : Lorsqu'il s'est agi de cela, l'année dernière, l'honorable ministre a fait une déclaration que je ferai peut-être bien de lire aujourd'hui. La voici :

Cet édifice coûtera probablement $100,000 en chiffres ronds. Avec le coût des installations on atteindra bien ce chiffre-là, étant donné le développement rapide que prend cette ville. Nous payons actuellement de gros loyers, et il me paraît de saine politique de réunir tous nos bureaux de Vancouver dans un même édifice.

Quelles explications avez-vous à donner ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je ne saisis pas précisément de quoi il s'agit. Il est absolument vrai que nous payons des loyers considérables, à Vancouver. Que signifient ces $100,000 ?

M. BLAIN : Moi non plus, je ne saisis pas de quoi il s'agit. C'est une déclaration faite par l'honorable ministre, l'année dernière, lorsqu'il a été question d'un crédit de $60,000 destiné à la construction d'un édifice public à Vancouver.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Veuillez relire.

M. BLAIN : Fort bien.

Cet édifice coûtera probablement $100,000 en chiffre ronds. Avec le coût des installations on atteindra bien ce chiffre-là, étant donné le développement rapide que prend cette ville. Nour payons actuellement de gros loyers, et il me paraît de saine politique de réunir tous nos bureaux de Vancouver dans un même édifice.

M. R. L. BORDEN : Il appartient à mon honorable ami d'expliquer cela.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Oui, mais je me trouve en face d'une assez grande difficulté. Je ne comprends pas du tout cette déclaration.

M. CLANCY : Ce n'est pas la première fois que l'honorable ministre se trouve dans cet embarras.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Les explications que je donne sont d'ordinaire assez précises. Il m'arrive fréquemment, au cours de la discussion de ces crédits, de

ne pas saisir clairement ce que disent les membres de la gauche ; c'est sans doute aussi le cas pour ces derniers, lorsque je donne des explications. Il peut se faire que les sténographes ne saisissent pas parfaitement tout ce qui se dit au cours d'une discussion faite sur le ton de la simple conversation.

M. CLANCY : Oh ! oh !

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je parle avec connaissance de cause. Je ne demande pas de faveurs aux membres de la gauche relativement à cette question. Si cette déclaration se trouve aux Débats, je ne puis expliquer comment cela est arrivé. Il doit y avoir eu erreur, et c'est tout. Mon honorable ami doit savoir que de pareilles erreurs sont fort possibles. Ai-je jamais donné lieu de croire que je voulais tromper la Chambre dans les renseignements que je lui fournissais. On cite cette déclaration, mais je dois dire qu'il y a certainement une erreur dans ce compte rendu. Je ne puis m'être trompé de cette façon, car je ne viendrais pas ici citer des chiffres fictifs et trompeurs. Des chiffres, quelquefois, ne peuvent concorder. On peut les varier pour des raisons que tout le monde comprend, mais la déclaration dont on vient de parler ne peut avoir sa raison d'être.

M. CLANCY : A mon avis, le comité ne s'est pas montré sévère à l'égard de l'honorable ministre. A la première offense, quelquefois à la deuxième et même à la troisième, on donne une chance à un prévenu, mais cela n'excuse en aucune façon le ministre des Travaux publics.

Ce dernier a fait des déclarations—je ne dirai pas dans le but de tromper la Chambre—qui nous ont démontré une négligence, un manque absolu d'exactitude et de régularité de la part des fonctionnaires de son ministère, si ces derniers lui ont fourni les renseignements qu'il a présentés à ce comité. Voilà, évidemment, un sérieux état de choses ; je ne doute pas que l'honorable ministre nous a parlé comme il l'a fait, dans la circonstance en question, d'après les informations qu'on lui avait données, mais ces renseignements n'étaient pas exacts et le fait s'est reproduit dans plusieurs autres circonstances. On a dit, avec beaucoup de raison, à mon sens, que le ministre ne devrait nous soumettre que les crédits qui ne peuvent donner lieu à discussion, et que, dans des cas comme ceux-ci, il devrait attendre de nouvelles explications avant de dépenser un seul dollar. L'honorable ministre ne devrait pas perdre son sang froid, car, à mon avis, à maintes reprises, au cours des séances de ce comité, on lui a démontré qu'il a fait des déclarations que pour ne pas employer d'expressions trop dures, je considère de nature à nous faire voir qu'il agit de mauvaise foi

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Je ne puis partager l'opinion de mon honorable ami (M. Clancy). Il s'agit simplement d'une différence dans le point de vue où nous nous plaçons l'un et l'autre. Il est parfaitement vrai que ce qu'a cité l'honorable député (M. Blain) a paru dans les Débats. Mais il s'agit de l'édition non revisée des Débats, et je n'ai pas le temps de corriger ce qui paraît dans ces comptes rendus des délibérations auxquelles je prends part. Je n'aurais probablement pas remarqué cette erreur dans les chiffres à moins d'avoir sous la main les notes nécessaires. Je n'ai jamais fait de déclaration dans le but de tromper le comité, et les chiffres que je cite me sont invariablement fournis par les fonctionnaires du ministère, comme l'honorable député le sait bien. Si, dans le passé, on s'est montré très négligent sous ce rapport, je me suis efforcé de me procurer les chiffres les plus exacts. Les fonctionnaires sous mes ordres travaillent à atteindre ce but. Tout ce que je puis affirmer, c'est que si cette déclaration se trouve dans les Débats, c'est par suite d'une erreur. Elle est tellement exagérée quant au chiffre, que je ne puis m'être trompé de cette façon.

M. R. L. BORDEN : Cela est dû peut-être à ce que mon honorable ami le ministre des Travaux publics ne connaît pas son sujet comme il devrait le connaître quelquefois. Je sais que ce fait se reproduit souvent ailleurs, même dans les cours de justice. Un homme qui n'est pas très renseigné sur une matière, dit quelquefois des choses inexactes, et cela sans mauvaise intention, du reste mais mon honorable ami doit savoir que ses paroles sont rapportées dans les Débats et que tous les membres de la Chambre lisent ces comptes rendus pour obtenir des renseignements concernant le coût des travaux publics. Nous nous en rapportons aux Débats, ainsi que mon honorable ami le dit lui-même, lorsqu'il prétend qu'il n'a pas le temps de reviser l'édition préliminaire des Débats, il me fait voir combien il est désirable que ce travail se fasse par un fonctionnaire de son ministère. Il est d'importance majeure qu'il n'y ait aucune erreur possible dans les comptes rendus qui contiennent des déclarations de ce genre. En parlant de la revision de l'édition préliminaire des Débats, je n'envisage ce travail qu'au point de vue des déclarations de ce genre. Ce ne serait, peut-être, trop demander, que des déclarations semblables soient corrigées ou revisées par un fonctionnaire du ministère, si mon honorable ami est porté à commettre des erreurs comme celle qu'on vient de relever. Evidemment, c'est se tromper d'une façon absurde que de prétendre que le coût de cet emplacement est de $100,000. Si mon honorable ami connaît mieux la question, maintenant, il aura peut-être l'obligeance de nous dire quelle estimation on a faite de ce coût. Ce renseignemnt devrait être fourni à la Chambre, vu qu'on a acheté un terrain à un prix onéreux et qu'on a fait une dépense considérable.

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Le coût de cet édifice, d'après estimation, sera de $200,000, en chiffres ronds, j'ai donné l'ordre de compléter les plans et de les exécuter, suivant le montant indiqué comme suffisant par les fonctionnaires du ministère.

M. R. L. BORDEN : Puis-je demander au ministre si ce montant comprend le coût de l'édifice et celui du terrain, y compris celui de l'éclairage, du chauffage, de l'ameublement, etc. ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Ce montant comprend tout cela, à l'exception du coût de l'emplacement.

M. R. L. BORDEN : Comprend-il l'ameublement ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : Oui.

On fait rapport sur quelques résolutions.

BILLS D'INTERET PRIVE.

Très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Quand à l'appel de l'ordre du jour, il a été question des bills d'intérêt privé, on a constaté que ceux-ci n'étaient pas imprimés ; on me dit maintenant que cet ouvrage est fait et qu'on a distribué ces propositions de loi. Si mon honorable ami (M. Borden) veut y consentir, nous reprendrons cet item de l'ordre du jour et ces bills se trouveraient avancés d'autant.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai aucune objection à faire.

DEUXIEME DELIBERATION.

Bill (n° 21) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer de Pontiac et Interprovincial.—(M. McCool.)

Bill (n° 22) concernant la Compagnie du chemin de fer de Brantford à Hamilton.—(M. Calvert.)

Bill (n° 23) concernant l'hôpital général et de marine de Collingwood.—(M. McCarthy.)

Bill (n° 24) concernant la Compagnie canadienne d'assurance contre l'incendie.—(M. McCreary.)

Bill (n° 25) constituant en corporation la compagnie de chemin de fer du Cheval Blanc à Alsek.—(M. Macpherson.)

Bill (n° 26) constituant en corporation la compagnie du chemin de fer d'Edmonton, Athabaska et Mackenzie.—(M. Oliver.)

Bill (n° 27) Acte concernant la compagnie dite "The Real Estate Title Guarantee and Trust Company."—(M. L. P. Demers.)

Sur motion de sir Wilfrid Laurier la séance est levée à cinq heures quarante-cinq de l'après-midi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 5 avril 1904.

La séance s'ouvre à trois heures.

PRESENTATION D'UN NOUVEAU DEPUTE.

M. l'ORATEUR : J'ai l'honneur d'informer les honorables députés que le greffier de la Chambre a reçu du greffier de la Couronne en chancellerie le certificat de l'élection de M. John H. Sinclair pour le district électoral de Guysboro, province de la Nouvelle-Ecosse.

CHEMIN DE FER GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (pemier ministre) : Je propose que la Chambre se forme en comité, afin de délibérer le projet de résolution que voici :

Qu'il est expédient de ratifier la convention intervenue entre Sa Majesté le Roi et la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, datée le 8 mars 1904, transmise par Son Excellence le Gouverneur général à cette Chambre par son message du 11, et qui apporte certaines modifications aux dispositions de la convention intervenue entre Sa Majesté et sir Charles Rivers Wilson et autres, représentant la dite compagnie, et dont un exemplaire constitue l'annexe de l'Acte 3 Edouard VII, chapitre 71,—et d'autoriser le gouvernement à faire ce qui est nécessaire pour donner plein effet à la convention en premier lieu mentionnée.

De toutes les questions qui s'imposent aux délibérations du parlement et à l'attention du public, la plus importante est, sans contredit, celle des transports. C'est une question à la fois complexe et hérissée de difficultés, en ce qu'il nous faudra entreprendre et exécuter dans le cours du temps plusieurs travaux d'intérêt national qu'il est impossible d'entreprendre tous dès à présent. Citons tout d'abord la construction d'un second chemin de fer transcontinental, d'un océan à l'autre, qui s'impose immédiatement aux délibérations du parlement ; l'amélioration et le développement de nos voies navigables, depuis les grands lacs jusqu'au littoral de l'Atlantique; l'amélioration et le développement de nos communications terrestres entre les grands lacs et le littoral de l'Atlantique, soit par la construction de nouvelles lignes, soit par le perfectionnement des réseaux existants ; le raccordement des grands centres de population de l'ouest aux voies navigables du territoire du Yukon. Tous ces projets sont dignes de nos préoccupations et s'imposent, par leur mérite même, à l'attention du parlement. La question se pose donc : lorsqu'il y a une telle multiplicité d'œuvres à entreprendre, par où faut-il commencer ? Voilà le problème qui s'est dressé en face du gouvernement et du parlement, à la dernière session ; et après avoir bien mûrement étudié

la question, nous estimons n'avoir fait erreur ni dans l'interprétation de l'opinion publique ni dans la saine appréciation des événements et les faits qui se sont déroulés, en décidant que la construction d'un deuxième réseau de chemin de fer à travers le continent est l'entreprise qui s'impose en premier lieu à nos préoccupations.

Plusieurs raisons prépondérantes militent en faveur de cette décision, tant dans l'ordre politique que dans l'ordre commercial. La population actuelle du Canada atteint probablement le chiffre de 6,000,000 d'âmes, peut-être même est-elle quelque peu supérieure à ce chiffre.

A coup sûr, les cinq-sixièmes au moins de cette population habitent à l'est du lac Supérieur. Bien que la population de la section de l'ouest soit d'un chiffre beaucoup inférieur à celui de la population de l'est, il est de notoriété publique que le premier groupe s'accroît bien plus rapidement que le dernier; et l'heure sonnera bientôt, déjà même nous voyons presque luire l'aurore du jour où la population de la partie occidentale égalera et dépassera peut-être celle de la partie orientale. Entre ces deux groupes de population, toutefois, il existe une lacune de plusieurs centaines de milles de terres inhabitées et presque inhabitables. A l'industrie humaine est réservée la tâche de combler cette lacune et de faire disparaître cette interruption de communication. Cette tâche, la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique l'a déjà accomplie, mais dans une certaine mesure seulement; et l'œuvre reste inachevée. Si l'on se rapelle que les communications par voie ferrée sont un des facteurs essentiels de la civilisation moderne; si l'on songe à la place de plus en plus large que ces communications par rail prennent dans tous les rapports des pays civilisés, il serait oiseux de chercher à démontrer l'insuffisance absolue d'un seul et unique réseau de voies ferrées pour relier ces deux groupes de population. En outre, si l'on tient compte du fait que le groupe de nos populations de l'ouest se trouve géographiquement relié à un autre groupe de population, de langue et d'extraction communes, mais d'allégeance étrangère; qu'ils communiquent entre eux, au moyen de plusieurs voies ferrées se dirigeant tant vers le nord que vers le sud, alors on comprend l'urgence de cette entreprise qui s'impose avec toute la force de l'évidence; non pas, certes, que nous révoquions en doute la fidélité de nos populations de l'ouest, ou que nous pensions qu'elles puissent se laisser entraîner à se ranger sous un drapeau étranger; non, mais il est du devoir du peuple canadien et il incombe certainement aux hommes d'Etat d'accorder aux différentes parties du pays, et cela à brève échéance, toutes les facilités de communication voulues et convenables, ou à tout le moins égales à celles qui existent chez nos voisins de la république américaine. Ajoutons que la population de l'ouest se compose, dans une large mesure, d'éléments étrangers qu'il faut assimiler; or, le meilleur agent d'assimilation, on en conviendra, c'est le chemin de fer. Il supprime les distances et rapproche des individus qui, avant l'ère des voies ferrées, seraient restés absolument étrangers les uns aux autres et n'auraient pas même soupçonné l'existence de ceux qui sont devenus leurs voisins. Quelque puissantes que soient ces raisons d'ordre politique, les arguments d'ordre commercial militent avec encore plus de force en faveur de cette entreprise. La population de l'ouest du Canada se compose, dans une large mesure, de producteurs de céréales, surtout de blé. A l'heure qu'il est, ces populations ne peuvent expédier leurs produits au marché que par rail, puis par voie navigable, et enfin soit par rail, soit par voie fluviale. Aujourd'hui, quand on a terminé le battage des grains qui se poursuit en novembre et jusqu'en décembre, la période de navigation étant close, l'expédition des produits de l'ouest s'effectue par voie ferrée jusqu'au lac Supérieur. Puis, ces produits s'expédient par voie du lac Supérieur et quand ils atteignent l'autre extrémité du lac, ils sont transmis à destination, soit pas rail, soit par voie navigable. Que résulte-t-il de la situation actuelle ? Dès que le battage des grains a eu lieu en septembre, en octobre et en novembre, durant le cours de la période de navigation, les compagnies de chemin de fer font des efforts surhumains pour réunir dans l'ouest le matériel remorqueur et roulant, de façon à pouvoir transporter le plus de grain possible sur les bords du lac Supérieur. Force leur est donc de priver toutes les autres parties du Canada de moyens de transport. Désorganisation du commerce, mécontentement créé parmi les populations de l'est, plaintes formulées même par celles de l'ouest, voilà ce qui résulte de la situation. Mais dès que la période de navigation est close, la vie commerciale de l'ouest, en ce qui concerne le transport des céréales, se trouve paralysée. Tout est enrayé. Y eût-il des millions de boisseaux de grain entassés dans les greniers de l'ouest, advenant même une hausse dans le prix des céréales ou une demande subite, l'ouest serait dans l'impuissance absolue de répondre à cette demande ; car, on a beau dire, la ligne existante en exploitation ne saurait suffire ni aux besoins du commerce ni au transport des céréales. D'aucuns ont affirmé et on a répété même dans cette enceinte parlementaire que si le transport du blé s'est effectué par voie du chemin de fer Canadien du Pacifique, sur la rive nord du lac Supérieur, la statistique établit que ces transports se résument à une quantité fort négligeable. Malheureusement, la chose ne saurait faire doute, les pentes et les courbes de la ligne contournant la rive nord du lac Supérieur constituent un obstacle au transport économique des céréales sur cette ligne. Ces considérations mettent donc parfaitement en relief l'urgence de la construction d'un nouveau chemin de fer destiné à relier

Sir WILFRID LAURIER.

l'ouest à l'est, de façon à répondre aux besoins de nos populations.

Au cours des observations que je viens de présenter à la Chambre je me suis surtout préoccupé de la section du réseau projeté qui doit relier le Saint-Laurent et le littoral de l'Atlantique aux territoires producteurs de blé de l'ouest. Quant à l'autre section du réseau s'étendant de Winnipeg à l'océan Pacifique, il ne saurait surgir de divergence d'opinion à cet égard et pas une seule note discordante ne s'est fait entendre. Qu'il y ait urgence de construire cette section du réseau, et cela à bref délai, voilà ce que personne ne conteste. Malheureusement, quand il s'agit de la partie du réseau s'étendant vers l'est jusqu'au littoral de l'Atlantique, le même accord n'existe plus. A mon sens, et de l'avis du cabinet, la construction de cette partie du réseau est aussi nécessaire aujourd'hui que celle de l'autre section. L'impression semble régner au pays que la contrée que doit traverser le réseau projeté, de Winnipeg, en gagnant l'est dans la direction du Saint-Laurent, est stérile et inhospitalière. Cette impression, on l'a caressée avec complaisance et on l'a propagée même dans cette enceinte législative, et d'aucuns, sur le parquet de la Chambre, nous ont déclaré, le sourire aux lèvres, avec un plaisir non dissimulé, la contenance épanouie, que cette partie du pays n'est qu'une contrée marécageuse où croît le pin des rochers. D'ailleurs, ce n'est peut-être pas tant la nature même du sol de cette contrée qui doit fixer nos regards. Est-il possible d'établir dans cette partie du pays le tracé d'une ligne de chemin de fer avec des rampes et des courbes qui permettent le transport économique des marchandises et des céréales? Voilà la première considération qui s'impose à notre étude, abstraction faite de la nature même du pays, et les nombreux renseignements que nous avons recueillis à cet égard tendent à prouver non seulement la possibilité mais la certitude de l'établissement de ce tracé à travers cette partie du pays. Il ressort des documents à notre disposition que sur les trois quarts du parcours entre Québec et Winnipeg, le réseau traversera un plateau uni, sur lequel la construction d'un chemin de fer sera presque aussi praticable que dans la section des prairies. Au demeurant, les volumineux renseignements que nous avons recueillis sur le caractère de cette contrée prouvent que la nature du sol et les conditions climatériques sont propres à causer une vive déception à ceux qui se sont donné le triste plaisir de décrier le pays.

J'ai déclaré un jour dans cette enceinte législative que nous possédions au sujet de cette étendue de pays des montagnes de renseignements. On a accueilli ces paroles avec un sourire moqueur d'incrédulité.

Eh bien ! M. l'Orateur, tout comme les autres montagnes, ces masses de renseignements ne sauraient venir à la rencontre de ces aveugles volontaires, victimes de leurs propres préjugés. Mais qu'ils se donnent la peine de se rendre eux-mêmes vers ces montagnes et alors les écailles leur tomberont des yeux et ils apprendront que dans cette partie du pays il se trouve de bonnes et fertiles terres bien capables de nourrir une forte population. Ces paroles ne sont pas de moi, je les emprunte au premier explorateur de ce pays ; car ce n'est pas d'hier que datent ces explorations. Il y a au-delà de deux siècles, lorsque le Canada était encore sous le régime français, le gouvernement du jour envoya un groupe d'explorateurs visiter le pays entre les montagnes et la baie d'Hudson. Cette expédition se composait de M. de Saint-Simon, un officier du gouvernement français, d'un autre individu dont le nom est inconnu, et du père Albanel, un père jésuite. Les explorateurs partirent de Tadoussac au mois d'août 1671. Ils remontèrent le Saguenay, explorèrent le lac Saint-Jean et traversèrent les rivières qui se jettent dans la baie d'Hudson. Ils hivernèrent dans cette partie du pays qu'ils explorèrent parfaitement, ne retournant à Tadoussac qu'au mois d'août de l'année suivante. On peut facilement consulter le rapport de cette exploration ; il figure dans les " Relations des Jésuites ", ouvrage qui se trouve à la bibliothèque du parlement. Parlant de la nature du pays, le père Albanel se sert de ce langage fort expressif—reproduit à la page 181 de l'édition américaine des " Relations des Jésuites," publiée, il y a quelques années, par M. Twaites.

Le 23 et le 24 (de juin), nous trouvasmes un païs qui n'est pas si montagneux, l'air y est bien plus doux, les campagnes sont belles, et les terres y produiraient beaucoup, et seraient capables de nourrir de grands peuples, si on les faisait valoir.

Plus loin, il ajoute :

Ceux-là se sont trompez—

Peut-être entrevoyait-il, dans une vision prophétique, les objections qui seraient formulées dans les discours prononcés dans cette Chambre, la session dernière.

Ceux-là se sont trompez, qui ont crû que ce climat estoit inhabitable, soit à raison des grands froids, des glaces et des neiges, soit par le défaut de bois propre à bastir et à se chauffer. Ils n'ont pas vu ces vastes et épaisses forests, ces belles pleines et ces grandes prairies, qui bordent les rivières en divers endroits, couvertes de toute sorte d'herbage propre à nourrir du bétail ; je puis assurer qu'au quinzième de juin, il y avoit des roses sauvages aussi belles et aussi odoriférantes qu'à Québec, la saison mesme m'y paroissoit plus avancée, l'air fort doux et agréable. Il n'y avoit point de nuit quand j'y estois, le crepuscule n'estoit point encore finy au couchant, quand l'aube du jour paroissoit au levant du Soleil.

Voilà la nature du pays que traversera ce nouveau chemin de fer. Il s'est écoulé deux siècles depuis que ces lignes furent tracées, et ce pays n'est pas encore colonisé. Pourquoi ? Cela ne tient pas tant à

l'absence de communications qu'à une impression qui a régné par le passé et règne encore dans certains milieux ; c'est qu'un pays si reculé vers le nord est inhabitable. Du reste, ces années dernières, nous avons appris que la question de latitude et de longitude est assez indépendante des conditions climatériques ; car même dans l'extrême nord, non seulement avons-nous découvert des métaux précieux, mais nous avons constaté qu'il est possible d'y cultiver des légumes et de les faire parvenir à maturité. Comment ! M. l'Orateur, il y a quarante ans, à peine, quelques-uns de nos hommes les plus éminents et les plus haut placés dans l'échelle sociale—je tairai leur nom, car ils sont bien connus—prédirent que les fertiles plaines du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, qui sont en train de devenir le grenier du continent, que dis-je ? celui du monde entier, ne se prêteraient pas à l'agriculture. Non pas que ces terres, dans la pensée de ces messieurs, fussent infertiles, mais ils étaient convaincus que les gelées empêcheraient le grain d'arriver à maturité dans un pays situé si au nord. Nous savons quel éclatant démenti les faits ont infligé à ces prophéties. Au cours des vingt années dernières, les colons ont traversé la chaîne des Laurentides et ayant trouvé d'excellentes terres au nord de la région du lac Saint-Jean, y ont créé un nouveau Québec, ce qui prouve la parfaite exactitude des lignes tracées, il y a deux siècles, par le père Albanel.

Après avoir acquis la conviction que, dans l'intérêt même du pays, la construction d'un nouveau chemin de fer à travers cette région s'imposait d'urgence, nous crûmes qu'il serait de saine politique, et sage au point de vue des affaires, d'intéresser dans cette entreprise la Compagnie du Grand Tronc du Canada. Il est inutile de faire une étude approfondie du traité intervenu avec cette compagnie, traité qui a été discuté à fond dans cette enceinte parlementaire, à la dernière session. Qu'il suffise de dire qu'une des principales dispositions, et peut-être la disposition maîtresse de ce contrat, portait que la Compagnie du Grand Tronc du Canada serait non seulement partie à cette entreprise, mais qu'elle y aurait un intérêt prépondérant et assumerait virtuellement la responsabilité de ces travaux. Quand vint le moment de discuter avec cette compagnie les stipulations du contrat soumises au parlement et revêtues de la sanction officielle, cette compagnie, entre autres objections qu'elle formula, prétendit que les conditions qu'on lui avait imposées étaient trop onéreuses ; qu'il lui était impossible de s'engager à lancer sur le marché monétaire et à organiser cette entreprise, à moins que le gouvernement ne consentît à apporter certains tempéraments à quelques-unes des dispositions les plus strictes, insérées au contrat. Elle a formulé plusieurs demandes dont le parlement est aujourd'hui saisi, et après d'assez longs pourparlers avec les représentants de la compagnie, nous avons consenti certaines modifications auxquelles nous demandons aujourd'hui au parlement de donner son assentiment. La proposition que la compagnie nous a soumise et les concessions que nous avons consenties sont aujourd'hui devant cette Chambre. Ces concessions sont peu nombreuses et j'ose affirmer qu'en se rendant compte du peu d'étendue de ces modifications, les honorables députés de l'opposition ont dû être stupéfaits de la modération de la Compagnie du Grand Tronc, ainsi que des tempéraments relativement peu importants qu'il nous a fallu faire subir au contrat. Non seulement ont-ils été supéfaits de la modération des concessions par nous consenties, mais ils ont dû éprouver un sentiment de dépit, en voyant les foudres qu'ils s'apprêtaient à lancer dans cette enceinte parlementaire leur tomber des mains. En tous cas, le parlement est saisi de la proposition en question et l'heure est venue de la discuter. A en juger d'après certains sourires que ces messieurs de la gauche cherchent à esquisser, je serais porté à croire qu'il manque aujourd'hui quelque chose à leur bonheur. Si je ne me trompe, ils trouveront ici matière à censure et à récrimination ; mais ces messieurs sont tellement coutumiers du fait que, maintenant, rien ne m'étonne plus de leur part. Puisque, par le passé, il nous a toujours été impossible d'obtenir l'approbation des honorables députés de la gauche, je ne serai nullement surpris s'ils nous la refusent aujourd'hui, chose, d'ailleurs, que je ne saurais leur imputer à crime.

Etudions, cependant, la nature et l'étendue des modifications que nous avons fait subir au contrat. La première de ces modifications se rattache au délai fixé pour la construction du chemin, et voici la proposition à laquelle nous demandons aujourd'hui au parlement de donner son assentiment.

Nonobstant les stipulations contenues dans ledit contrat, le délai fixé pour le parachèvement de la division de l'ouest dudit chemin sera et est par les présentes prorogé jusqu'au premier jour de décembre 1911, et le parachèvement dudit contrat est modifié en conséqnence, et le mot " grèves " y est inséré après le mot " inondations ", à la septième ligne.

L'article 10 du contrat, soumis au parlement, à la dernière session, stipule que la construction de la section occidentale du chemin s'étendant de Winnipeg à l'Océan Pacifique, devra s'effectuer au cours d'une période de cinq ans à dater du 10 décembre 1903. La compagnie a pensé que le délai fixé était peut-être trop court et la seule modification qu'elle nous a demandé de faire subir au contrat c'est que, advenant qu'elle manque à l'exécution de cette stipulation du contrat, le dépôt de $5,000,000 ne sera pas confisqué. Voici la teneur de sa demande :

Le délai pour la construction de la division de l'ouest, fixé au 1er décembre 1908, est trop court, à notre avis. La confiscation du dépôt ne devrait pas être au moins la conséquence de

ce que les travaux n'auront pas été parachevés dans le délai fixé.

Nous n'avons pas pleinement acquiescé à cette demande, mais nous avons stipulé une prolongation de délai de trois ans, de sorte que la compagnie ne sera tenue de compléter sa ligne que le 1er décembre 1911.

Voilà toutes les concessions que nous avons consenties, sauf que, aux différentes causes légitimes de délai, telles que, inondations, dissensions intestines, etc., nous avons ajouté le mot "grèves." J'en suis convaincu, les honorables députés de la gauche donneront volontiers leur adhésion à cette modification du contrat.

Vient ensuite l'article se rattachant au dépôt. Voici la teneur de la demande formulée par la Compagnie du Grand Tronc :

Nous demandons que dès que les actionnaires du Grand Tronc auront approuvé l'émission des valeurs autorisées formant actuellement le dépôt déjà fait, on rende une loi confirmant cette substitution et son acceptation, au lieu du dépôt stipulé au contrat.

2. La compagnie aura droit à la remise du dépôt, au moins dans la mesure où il constitue une garantie pour la construction de la division occidentale, moyennant qu'il soit dépensé pour la construction $5,000,000 réalisés à même le produit des obligations que la Compagnie du Grand Tronc devra garantir.

Je dirai dans un instant sur quelle raison s'appuie cette demande. Ajoutons toutefois que nous n'avons pas cru devoir y acquiescer.

L'article 3 du contrat supplémentaire contient les modifications que nous avons consenties. En voici la teneur :

LE REMBOURSEMENT DU DEPOT.

La clause relative au dépôt est modifiée comme suit :

"Nonobstant les stipulations contenues aux paragraphes treize et vingt-neuf dudit contrat, la compagnie aura le droit, quand elle aura parachevé la construction de ladite division de l'Ouest, aux termes dudit contrat tel que par les présentes modifié, et qu'elle aura fourni du matériel roulant jusqu'à concurrence d'une somme de quinze millions de piastres ($15,000,000), si la division de l'Est n'a pas été construite et parachevée par l'Etat, de reprendre le dépôt par elle fait aux termes du paragraphe douze dudit contrat, ou telle partie de ce dépôt qui ne sera pas restée comme confisquée en la possession de l'Etat, aux termes dudit contrat.

Et la compagnie aura également le droit de faire inscrire la garantie du gouvernement au dos desdites obligations émises relativement aux termes du paragraphe vingt-neuf dudit contrat ; et, s'il est démontré à la satisfaction du gouvernement que la division de l'Ouest sera parachevée et outillée de matériel roulant d'une valeur de quinze millions de piastres ($15,000,0000), avant que la construction de la division de l'Est soit parachevée, et que la compagnie pourra, en y appliquant ledit dépôt, parachever ladite division de l'Ouest et l'outiller de matériel roulant de la valeur susdite et que ledit outillage sera ainsi fourni, le gouvernement fera remise dudit dépôt par tels versements dont il pourra être convenu de temps à autre.

Néanmoins, sur et à même ledit matériel roulant égal en valeur à la somme de quinze millions de piastres ($15,000,000) une proportion de matériel roulant égale en valeur à la somme de cinq millions de piastres ($5,000,000) à la satisfaction du gouvernement, devra alors avoir été désignée de la manière prévue au paragraphe vingt-deux dudit contrat, comme prête à être attribuée, aux termes dudit paragraphe, à la division de l'Est, lorsque la construction en aura été parachevée, et destinée à servir respectivement uadit contrat en entier, à toutes les fins auxquelles devraient servir les cinq millions de piastres (5,000,000) valant de matériel roulant portés audit paragraphe vingt-deux."

Je dois faire observer qu'il était dit, dans l'article 20 du contrat primitif, que la compagnie serait tenue de déposer, à titre de cautionnement, une somme de $5,000,000, soit en espèces, soit en valeurs autorisées, et que le dépôt de $5,000,000 servirait de garantie à la construction de la section occidentale du chemin dans le délai stipulé au contrat. Dans un autre article du contrat, paragraphe 2, il était dit que la compagnie serait tenue d'outiller le chemin de fer de matériel roulant jusqu'à concurrence de $20,000,000. Cette disposition s'appliquait non seulement à la section occidentale du chemin, mais au chemin tout entier, de Moncton à l'océan Pacifique ; mais il était en outre stipulé qu'une proportion de cinq millions de dollars valant de matériel roulant serait attribuée à l'outillage de la division orientale. La compagnie nous a représenté que les stipulations relatives à ce cautionnement étaient trop rigoureuses ; qu'il pourrait arriver que, lorsque la compagnie aurait parachevé la section occidentale et qu'elle serait en mesure de l'outiller de matériel roulant et d'outiller tout le chemin de matériel de transport, la section de l'Etat ne fût pas terminée ni en état de recevoir ce matériel roulant et que le gouvernement pourrait ainsi détenir indéfiniment le dépôt en question. Cette représentation nous a semblé fort légitime et voilà pourquoi nous avons inséré au contrat modifié la stipulation que je viens de lire, stipulation portant que lorsque la compagnie aura parachevé la division de l'ouest, si le gouvernement n'a pas encore terminé la section de l'est et que celle-ci ne soit pas en état de recevoir le matériel roulant, alors la compagnie aura droit à la remise de la somme déposée à titre de cautionnement : néanmoins, sur les vingt millions valant de matériel de transport, il devra être attribué cinq millions valant de matériel roulant, à titre de garantie, à l'outillage du chemin. Nous espérons que la construction de la section de l'est marchera de pair avec celle de la division de l'ouest : c'est là, du moins, notre intention. Comme le gouvernement, toutefois, n'a pas voulu courir de risques à cet égard il est stipulé que, s'il n'a pas terminé les travaux de la section de l'est quand la compagnie aura terminé ceux de la section de l'ouest, celle-ci aura alors droit à la remise de son dépôt.

Cette stipulation nous semble parfaitement légitime et, si je ne me trompe, les honorables députés de l'opposition n'y trouveront guère matière à censure.

Passons au troisième article de la nouvelle convention, dont voici la teneur :

En attendant le parachèvement de la division de l'Est—

Le document, tel qu'imprimé, porte :

Quand la division de l'Est aura été parachevée.

Mais il y a évidemment ici faute d'impression et il importe d'insérer dans l'article les mots "en attendant," afin de bien préciser le sens.

En attendant le parachèvement de la division de l'Est par le gouvernement, la compagnie aura le droit de louer des commissaires qui seront nommés sous l'empire de ladite loi, et d'exploiter telles parties de cette division de l'est qui pourront de temps à autre être parachevées, mais d'une façon subordonnée aux stipulations qui pourront être consenties par la compagnie et les commissaires, stipulations qui ne devront pas être plus onéreuses que celles se rattachant à un louage de la division tout entière, prévu par ledit contrat sauf, toutefois, dans la mesure même où il sera nécessaire de donner plein effet au droit prépondérant des commissaires ci-après désignés ; le tout subordonné au droit primordial de ces commissaires, relativement à l'usage et à l'exploitation desdites parties parachevées, sans avoir à payer de taxes ni de compensation quelconque, pour telles fins qu'ils pourront juger nécessaires ou utiles à l'accomplissement des devoirs de leur charge.

Je puis renvoyer la Chambre à la 20e clause du premier contrat. Elle stipule que :

Aussitôt que parachevée, ladite division de l'Est sera louée et exploitée par la compagnie pour une période de 50 ans, moyennant paiement d'un loyer, qui sera exigible comme suit, savoir : les sept premières années dudit terme la compagnie exploitera ladite division de l'est moyennant le remboursement des frais généraux tels que définis en l'article 14 du présent contrat ; pour les quarante-trois ans qui suivront, la compagnie paiera annuellement au gouvernement sous forme de loyer, une somme égale à trois pour cent par an sur le coût de la construction de ladite division, constaté de la manière prescrite dans les articles quinze et seize du présent contrat. Si toutefois quelqu'une ou quelques-unes des trois premières années de ladite période de quarante-trois ans ne rapporte en rendement net trois pour cent du coût de la construction, l'écart existant entre les recettes nettes et le prix du loyer ne sera pas exigible de la compagnie. Mais cette différence se capitalisera et figurera au chapitre du coût de la construction sur le montant entier duquel le loyer sera exigible au taux susdit, à l'expiration des dix premières années dudit bail pour ainsi continuer jusqu'à l'expiration dudit terme.

A ce sujet, la compagnie avait présenté la demande suivante :

Après le parachèvement de la division de l'est, la compagnie devrait pouvoir prendre à bail et exploiter les tronçons de la ligne déjà construits en s'engageant à payer les frais généraux et à rembourser au gouvernement une quote-part (à être fixée) du rendement net.

Le loyer à payer en vertu du bail qui interviendra entre le gouvernement et la compagnie après le parachèvement de la division de l'Est ne serait payable qu'à même les recettes nettes pendant la période entière ou, au moins, pendant un intervalle plus long que les trois années stipulées dans la convention (article 20).

Autrement dit, la compagnie offrait de payer les bénéfices nets et rien de plus; mais le gouvernement ne voulut pas consentir à cette proposition. La seule modification apportée au premier contrat à cet égard est la suivante : au cours de la construction de la division de l'est, aussitôt une section parachevée, cette dernière pourra être louée à la compagnie à des conditions que les parties fixeront, mais qui ne devront pas être plus onéreuses pour la Compagnie que les conditions mentionnées dans le contrat. C'est la seule retouche faite à la convention de ce chef et je ne crois pas que la gauche y trouve beaucoup à redire.

La clause suivante a plus d'importance. Elle traite de l'aide que le gouvernement accordera pour la construction de la division de l'ouest. Les articles 4 et 5 du nouveau contrat renferment cette stipulation :

4. Le paragraphe vingt-huit dudit contrat est modifié par la suppression de tous les mots qui suivent le mot "cas", dans la septième ligne, et l'insertion, en leur lieu et place, des mots suivants : "relativement à la section des Prairies, dépasser treize mille piastres par mille de son parcours, et ce, nonobstant le fait que les soixante-quinze pour cent du dit coût de la construction pourraient avoir dépassé la dite somme de treize mille piastres par mille".

5. Nonobstant toutes stipulations contenues audit contrat, le gouvernement pourra et devra, en respectant toujours la proportion établie audit contrat entre la section des Prairies et celle des Montagnes, de la division de l'Ouest, exécuter pour les fins, et à d'autres égards, sous la réserve des stipulations du dit contrat, la garantie des obligations de ladite compagnie à être émises pour couvrir le coût de ladite division de l'Ouest de la façon dont il pourra être convenu, de manière à porter la somme produite par la réalisation desdites garanties à un chiffre égal à soixante-quinze pour cent du coût de la division de l'Ouest, établi ainsi qu'il est pourvu dans le dit contrat, mais ne dépassant pas, pour ce qui est de la section des Prairies, la somme de treize mille piastres ($13,000) par mille.

Il me faut ici signaler à la Chambre la clause 28 du premier contrat. Elle stipule que le gouvernement garantira le remboursement des obligations de la compagnie pour une somme capitale de soixante-quinze pour cent du coût de la construction de la division de l'ouest, mais que cette somme en principal ne devra en aucun cas dépasser treize mille dollars par mille dans la section des prairies, ni trente mille dollars par mille dans la section des montagnes. La compagnie proposa une alternative qu'on trouvera dans la correspondance déposée

sur le bureau. Elle demandait d'abord au gouvernement de garantir le remboursement d'une émission d'obligations qui lui permettrait de réaliser 75 pour cent du coût total de la construction, sans restreindre en aucune manière sa responsabilité. Ou bien, elle demandait au gouvernement de lui avancer les deniers.

Elle proposait au gouvernement——

De prélever les deniers dont le remboursement devait être garanti par l'Etat au moyen d'une émission d'effets publics portant 3 pour 100 d'intérêt et cotés au pair ou à prime, et d'accepter comme garantie du remboursement des avances faites pour venir en aide à l'entreprise les obligations de la compagnie....

Ces obligations devant former partie d'une émission dont le gouvernement aurait le droit de toucher et retenir les trois quarts et dont le reste devait servir à prélever l'autre quart, après que la Compagnie du Grand Tronc en aurait garanti le remboursement.

Le gouvernement ne voulut accepter ni l'une ni l'autre de ces alternatives ; mais l'article que je viens de lire renferme la proposition qui fut adoptée en fin de compte. La voici en substance : d'abord, on a fait disparaître les restrictions concernant la responsabilité du gouvernement quant à la garantie du remboursement du coût de la section des montagnes. Le premier contrat stipulait que le gouvernement ne garantirait pas le remboursement d'une somme dépassant $30,000 dans la section des montagnes; aujourd'hui l'Etat s'engage à garantir le remboursement des trois quarts du coût de la construction, quel qu'il soit, sans aucune restriction. De plus, il consent à parfaire la recette de la vente des obligations de manière à réaliser les trois quarts du coût total de la construction. Cette stipulation sera sujette aux conditions dont le gouvernement et la compagnie pourront convenir.

Le motif de cette modification est apparent et requiert peu d'explications. On le trouve dans le changement survenu dans le marché monétaire. Il est universellement reconnu que celui-ci est loin d'être dans le même état qu'il y a six mois. A cette époque, l'argent était abondant. Aujourd'hui ,il est difficile à obtenir. Le crédit du Canada n'a pas baissé; il est aussi bon qu'il a jamais été et les Canadiens ont lieu d'être fiers de constater que la cote de nos effets publics est aussi élevée que celle des consolidés anglais. Cependant, il est admis que les obligations de la compagnie ne rapporteraient pas aujourd'hui un prix aussi élevé qu'il y a six mois, lors même que le gouvernement du Canada en garantirait le remboursement. Il est admis que, même en étant garanties par le gouvernement canadien dont le crédit est aussi bon que celui de n'importe quel autre gouvernement, ces obligations ne sauraient être vendues qu'avec un fort escompte. C'est pourquoi l'Etat s'est engagé à combler l'écart qui existera entre le prix de vente des obligations et leur valeur au pair. Comment s'y prendra-t-il ? Nous ne saurions le dire dans le moment. C'est une question à régler entre la compagnie et le gouvernement parce que l'état actuel du marché est anormal et que cette situation ne saurait durer. Si elle se maintient et si les obligations sont vendues avec un fort escompte, le gouvernement devra augmenter sa garantie pour combler la différence entre le pair et le prix de vente des obligations ; mais si le marché revient au point où il se trouvait il y a six mois, le gouvernement n'aura qu'à ajouter une somme infime à sa garantie. D'ailleurs, les obligations ne seront pas émises du jour au lendemain; cela peut prendre plusieurs années et tout se fera d'après une entente entre la compagnie et le gouvernement qui exigera que l'émission des obligations n'ait lieu qu'avec l'assentiment de l'Exécutif. Le bill qui sera présenté sera plus explicite que mes observations et que le contrat.

C'est la modification la plus radicale qui ait été apportée au premier contrat et elle est, à mon avis, pleinement justifiée par le nouvel état de choses. Même si elle doit entraîner une plus forte dépense pour l'Etat, elle est très raisonnable et sera approuvée, il me semble, par la Chambre et le public en général.

La question suivante sur laquelle je dois appeler l'attention de la Chambre se rapporte au paiement de l'intérêt sur les obligations. Elle est réglée par les articles 6 et 7, qui se lisent ainsi :

6. Nonobstant toutes stipulations audit contrat, le gouvernement n'exercera aucun droit de prise de possession, de confiscation, ni de vente, pour cause de défaut de paiement des intérêts par la compagnie, aux termes des paragraphes trente et un, trente-deux et trente-trois dudit contrat, ou aux termes de quelqu'un ou de l'ensemble desdits paragraphes, à moins que tel défaut de paiement n'ait accumulé des arrérages représentant en totalité une somme égale à cinq années de tels intérêts, attendu que la compagnie n'est pas, par les stipulations desdits paragraphes, libérée de l'obligation de verser lesdits intérêts, non plus qu'autorisée à en différer le versement ou à les capitaliser.

7. Advenant le cas où le défaut par la compagnie de verser les intérêts desdites obligations ainsi garanties par le gouvernement atteindrait des proportions qui, aux termes des stipulations dudit contrat tel que modifié par les présentes, justifieraient le gouvernement de prendre possession de ladite division de l'Ouest, ou de la confisquer, ou de la vendre, le recours du gouvernement consistera, nonobstant toutes stipulations audit contrat, à en prendre possession par l'intermédiaire d'un mandataire ou d'un administrateur à être constitué de la manière ci-dessus établie, et dont les attributions seront de gérer et de mettre en service ladite division de l'Ouest, de percevoir toutes les taxes et recettes en provenant ; d'accepter, à même lesdites recettes, les frais d'exploitation ainsi que définis par l'Acte des chemins de fer, 1903, y compris les frais de cette administration ou de l'exécution du dit mandat, et de distribuer et répartir l'excédent des taxes et recettes perçues, une fois les

frais d'exploitation acquittés, proportionnellement, *pari passu*, entre le gouvernement et les autres porteurs des obligations garanties, ainsi qu'il est établi au paragraphe 35 (a) dudit contrat, et garanties par la Compagnie de chemin de fer le Grand Tronc du Canada dans la proportion de soixante-quinze pour cent de tel excédent des taxes et des recettes perçues aux porteurs des obligations de la première émission et de vingt-cinq pour cent à ceux des obligations de la seconde catégorie ; et l'acte de constitution d'hypothèque qui sera dressé aux termes du paragraphe 35 (a) devra contenir les stipulations requises à cet égard. Le dit administrateur ou mandataire sera choisi par le gouvernement avec le concours de la compagnie, ou, si les parties ne peuvent s'entendre sur le choix, par la majorité des juges de la cour Suprême du Canada.

La clause 31 du premier contrat stipule que la compagnie sera tenue de servir les intérêts sur les obligations émises pour assurer la construction de la section des prairies à dater de l'émission de ces obligations, et que, advenant le cas où la compagnie ferait défaut de les servir, le gouvernement retirera les coupons et sera subrogé en tous les droits du créancier et pourra exercer tous les privilèges des porteurs d'obligations. La clause suivante ajoute que, en ce qui a trait à la section des montagnes, la compagnie ne sera pas tenue, durant sept ans, de servir l'intérêt des obligations, qui sera payé par le gouvernement. Pendant les trois années suivantes, la compagnie paiera les bénéfices nets du chemin. S'il y a un écart entre ces bénéfices et la somme requise pour payer 3 pour 100, la différence sera capitalisée et ajoutée à la dette du chemin. Ensuite, c'est-à-dire après dix ans, la compagnie paiera l'intérêt des obligations et, au cas où elle manquerait de le payer, le gouvernement retirera les coupons et sera subrogé en tous les droits et pouvoirs des créanciers.

La compagnie nous a représenté que cette clause était trop onéreuse et a demandé :

Que l'intérêt ne soit exigible qu'à même les bénéfices nets de la compagnie, avec l'entente que la partie de l'intérêt qui ne serait pas payée en aucun temps serait imputée sur le compte de la compagnie et porterait intérêt devenant exigible à même le premier excédent des recettes d'une année subséquente en sus de la somme requise pour payer les obligations fixes de cette année-là. Advenant le cas où la compagnie serait incapable de payer l'intérêt mentionné ci-dessus, le gouvernement ajouterait la somme entière au capital de l'hypothèque et cette somme serait exigible lors de l'échéance de l'hypothèque.

Autrement dit, la compagnie demandait de n'être pas tenue de servir l'intérêt spécifié dans le contrat mais de payer les bénéfices nets et rien de plus. Le gouvernement ne voulut pas prêter l'oreille à cette proposition, mais il posa des conditions que la compagnie agréa plus tard et qui sont contenues dans la convention que je viens de lire. La première concession fut d'accorder cinq ans de grâce pour le paiement de l'intérêt, mais si la compagnie manquait de servir l'intérêt pendant cinq années entières, le gouvernement aurait le droit non pas d'exercer le recours mentionné dans le contrat—c'est-à-dire de prendre possession du chemin ou d'exercer son privilège de forfaiture—mais de confier la ligne à un administrateur qui l'exploiterait au bénéfice de tous lès intéressés et répartirait l'excédent des recettes entre le gouvernement et la Compagnie du Grand Tronc sur le pied des trois quarts au premier et du quart à la seconde. Je désire que la Chambre se rappelle qu'en vertu de la convention le chemin doit être construit grâce à la double garantie du gouvernement et de la Compagnie du Grand Tronc, celui-là garantissant le remboursement des trois quarts et celle-ci, le remboursement du quart des obligations.

Or, que serait-il arrivé, si nous n'avions pas consenti à cette modification ? Dans ce cas-là, la compagnie aurait pu nous dire—à juste titre, je crois—que les conditions imposées étaient trop rigoureuses et rendaient très difficile, sinon impossible, l'obtention des capitaux nécessaires à la réalisation de l'entreprise. Supposons que nous nous fussions réservé le droit, après le parachèvement du chemin, d'en prendre possession si la compagnie faisait défaut de payer l'intérêt. Naturellement, le placement de la deuxième émission des obligations que le Grand Tronc devrait garantir aurait été entravé beaucoup plus qu'il ne l'est par le nouveau contrat. Le capitaliste qu'on solliciterait d'avancer de l'argent sur cette seconde émission, hésiterait, sachant que, advenant une année de disette par suite d'une mauvaise récolte ou autrement, le gouvernement pourrait prendre possession du chemin parce que la compagnie se serait trouvée dans l'impossibilité de payer l'intérêt. Dans ce cas, les obligations ne se vendraient pas aussi bien qu'à présent, car, en vertu de la nouvelle convention, tous les créanciers sont protégés. Elle offre des avantages aux capitalistes, qui savent que, advenant une mauvaise récolte, le gouvernement ne s'emparera pas du chemin si la compagnie ne peut payer l'intérêt. Ils savent que la compagnie devra être cinq ans sans payer d'intérêt, avant que le gouvernement puisse exercer ses droits hypothécaires et, de plus, que le gouvernement ne s'emparera pas du chemin par force, mais nommera un séquestre pour l'administrer dans l'intérêt de ceux qui auront placé des capitaux dans l'entreprise, c'est-à-dire le gouvernement du Canada et les créanciers de la compagnie.

De la sorte les obligations se vendront plus cher et le chemin sera moins obéré qu'il l'aurait été si nous nous en étions tenus au premier contrat. Ces raisons nous parurent bonnes et nous les acceptâmes. Je crois que la sagesse de notre conduite s'imposera au bon sens et à l'esprit patriotique de l'opposition.

Sir WILFRID LAURIER.

Voici maintenant la dernière modification importante que le contrat ait subie. Elle concerne les actions ordinaires. L'article 27 du premier contrat stipulait que :

La compagnie s'engage à faire acquérir et prendre par la Compagnie de chemin de fer du Grand Tronc du Canada lesdites actions ordinaires jusqu'à concurrence de vingt-cinq millions de dollars, sauf les actions possédées par les directeurs, limitées au chiffre de mille actions, laquelle compagnie du Grand Tronc retiendra la propriété desdites actions durant tout le terme dudit bail, et tant qu'il restera des obligations garanties par le gouvernement aux termes du présent contrat, impayées ou en souffrance.

Cette disposition a été modifiée de la manière suivante :

Nonobstant toute stipulation contenue au paragraphe vingt-sept du dit contrat, la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc ne devra pas, après qu'elle aura acquis les vingt-cinq millions de piastres ($25,000,000) d'actions ordinaires qui y sont mentionnés (moins les actions possédées par les directeurs, limitées au chiffres de mille actions), être empêchée de disposer des dites actions ordinaires de la manière qu'elle jugera à propos ; pourvu, toutefois, que la dite compagnie persiste à posséder la majorité des dites actions à tel titre qui assurera à la dite Compagnie de chemin de fer du Grand Tronc le contrôle de la direction de la compagnie.

J'ai déclaré dans mes remarques préliminaires que le gouvernement, lorsqu'il résolut de s'engager dans cette entreprise, avait cru sage et pratique d'y intéresser la compagnie du Grand Tronc. Nous avons cru que cela serait très avantageux pour tout le Canada, parce que nous nous associerions dans l'est et dans l'ouest à cette puissante compagnie qui avantagerait la jeune population des provinces maritimes. En vertu du contrat, la Compagnie du Grand Tronc devait prendre part à l'entreprise et en avoir la direction. A cette fin, nous avons stipulé qu'elle acquerrait et détiendrait à perpétuité non seulement la majorité mais la totalité des actions ordinaires, représentant $20,000,000.

La Compagnie du Grand Tronc nous représenta derechef que cette stipulation était trop rigoureuse et trop onéreuse et qu'elle n'avait pas sa raison d'être. Elle ne voulut pas y consentir et demanda à être soustraite à l'obligation d'avoir à perpétuité la haute main dans l'administration des affaires de la compagnie. Or, pour lui imposer cette obligation, il n'était pas nécessaire d'aller aussi loin que nous étions allés dans le premier contrat, ni d'obliger la Compagnie du Grand Tronc à détenir à perpétuité pour vingt millions d'actions ordinaires. Il suffisait d'obliger le Grand Tronc à conserver assez d'actions pour garder le contrôle de la direction de la compagnie. Si cela pouvait se faire avec douze, treize ou quatorze millions valant d'actions ordinaires, pourquoi empêcehr la compagnie de disposer de ces actions comme toute autre compagnie a le droit de le faire ? Nous avons donc considéré que sa demande était légitime et nous y avons consenti. Nous lui avons permis de disposer de ses actions à sa guise pourvu qu'elle en conserve toujours assez pour lui assurer la direction des opérations et le contrôle de toute l'entreprise. Cette retouche du contrat de l'an dernier semble des plus légitimes.

Il est rare qu'en pareille occurence, lorsqu'il s'agit d'une entreprise aussi colossale, on ne trouve pas dans un contrat quelque chose à modifier et à perfectionner. C'est ce qui a eu lieu relativement à celui-ci. Je passe sous silence les deux autres clauses qui sont d'une infime importance, car je suis certain qu'elle ne prêteront pas le flanc à la critique.

J'ai exposé à la Chambre toutes les modifications que nous avons cru devoir faire subir à la convention de l'an dernier. Si, comme je l'espère, on les examine avec une scrupuleuse attention, sans parti pris, j'ose croire qu'elles se recommanderont au jugement impartial de la députation et de nos amis de la gauche eux-mêmes. Les changements sont plausibles et n'apportent aucune modification radicale au contrat signé l'an dernier et ratifié par la Chambre.

En terminant, je me bornerai à dire que je les soumets en toute confiance à la députation, lui demandant de les acueillir avec bienveillance.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : L'an dernier, en présentant ce projet de loi, le premier ministre nous demandait, dans la péroraison de son discours, de l'accueillir avec empressement, avec joie. J'ai remarqué moins d'empressement et moins de joie dans le discours que mon très honorable ami a prononcé aujourd'hui. Qu'on me permette de dire que les observations qu'il vient de faire contiennent bien peu d'explications satisfaisantes. Il a couvert le même terrain que l'an dernier. Il a remonté à 240 ans en arrière dans le but de nous prouver que la contrée septentrionale que la ligne projetée traversera a alors été explorée en tous sens, et d'établir en même temps qu'elle vaut beaucoup mieux que la région qui se trouve au sud. L'idée se présente naturellement à l'esprit de chacun de nous qu'il est étrange que ce territoire n'ait pas encore été colonisé puisqu'il a été exploré entièrement il y a 240 ans. Comment l'honorable premier ministre explique-t-il que le peuple canadien n'ait pas compris la situation qu'il nous a dépeinte ? Il nous dit que des " masses de renseignements " ont été déposées sur le bureau de la Chambre l'an dernier et mises à la portée des députés. Il nous avait parlé d'une montagne de renseignements, mais les événements subséquents ont prouvé que cette montagne n'avait enfanté qu'une souris. Cette masse de documents ne renfermait que de maigres renseignements, insuffisants pour nous engager à tenter l'entreprise d'établir une voie ferrée dans ce pays sans plus ample examen et sans de nouvelles explorations.

Le discours du premier ministre renferme peu de choses ; néanmoins, je devrai commenter le peu qui s'y trouve. Le gouvernement a jugé qu'il valait mieux, dit-il, intéresser le Grand Tronc dans cette entreprise. Nous croyions tous, la compagnie elle-même, que celle-ci avait été la première initiatrice de ce projet lorsqu'elle avait proposé au gouvernemnet de construire un chemin de fer depuis North-Bay jusqu'au Nord-Ouest. Nous pensions aussi que le gouvernement canadien, cédant à la pression des influences politiques, avait exigé en premier lieu que la ligne reliât Québec à Winnipeg, en traversant un pays encore inexploré mais qui peut recéler de grandes ressources. Plus tard cependant, sous l'empire de nouvelles exigences du parti, le gouvernement aurait demandé avec insistance de prolonger la ligne depuis Québec jusqu'à la ville de Moncton. Ce récit des événements est plus fidèle que la narration de mon très honorable ami, le premier ministre.

Je m'occuperai maintenant de l'un des motifs qu'il a invoqués pour justifier au moins une des nouvelles concessions. L'une des raisons, dit-il, de l'augmentation de la garantie donnée pour la construction de la section des montagnes, et de la section des prairies également, est que la gêne est plus grande qu'il y a six mois sur le marché monétaire. Je ferai observer que le premier contrat a été ratifié par le parlement le 24 octobre dernier et que le contrat supplémentaire a été signé le 18 février suivant, si je ne me trompe. Dans l'intervalle, me disent des gens plus renseignés sur ce sujet que je ne le suis—l'état du marché n'a pas varié assez pour justifier le gouvernement de faire d'aussi énormes concessions. Que peut répondre à cela le ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) ? Qu'a-t-il répondu au cours même de la présente session ? Le représentant de Toronto (M. Osler) lui a fait observer :

M. OSLER : La décision prise par l'honorable ministre des Finances me paraît la seule raisonnable dans l'état actuel du marché, mais je trouve qu'on a été imprudent d'attendre jusqu'à deux ou trois mois avant l'échéance. On aurait dû se précautionner longtemps à l'avance contre une aussi forte échéance. Pour une corporation ordinaire, ce serait une grande imprudence de laisser le renouvellement d'un emprunt aussi considérable à la merci de l'Etat du marché monétaire, sans prendre de précautions pour son renouvellement.

A cette observation, le ministre des Finances a répondu :

Mon honorable ami peut être certain que nous n'avons pas négligé cette affaire et que nous nous en occupons sérieusement depuis plusieurs mois. J'ai envoyé M. Courtney à Londres, longtemps avant l'échéance, pour faire les arrangements préliminaires, mais mon honorable ami n'ignore pas que tout mauvais qu'est actuellement le marché monétaire, il était pire alors. Nous avons surveillé attentivement l'état du marché pour choisir la meilleure occasion d'y placer notre emprunt.

M. R. L. BORDEN.

Mon honorable ami ignore-t-il que M. Hays, le gérant général de la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer, sur les paroles duquel je reviendrai dans le corps de mon discours, a déclaré que la compagnie avait donné des obligations, en dépôt pour plus de commodité, mais non parce qu'elle aurait éprouvé la moindre difficulté à se procurer des espèces sonnantes ? Pourtant, le premier ministre, après la déclaration du ministre des Finances et les paroles du gérant de la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer, invoque aujourd'hui la gêne du marché monétaire, pour motiver de nouvelles concessions.

Je désire parler de l'aspect financier de cette entreprise telle que modifiée et j'avertis mon très honorable ami que je m'appuierai sur l'opinion d'un homme dont le gouvernement a reconnu l'autorité et la haute intégrité et que, au cours de la présente session, le premier ministre lui-même a reconnu comme le Canadien le mieux en mesure de se prononcer en pareille matière. Mon très honorable ami a fait le portrait suivant de M. Blair :

Il ne se trouve pas au Canada d'homme plus capable de remplir les devoirs de la charge à laquelle nous l'avons appelé..... Je me plais à reconnaître en lui un homme très habile et doué des plus grands talents, et, je le dis sans hésitation, il est impossible de trouver au Canada quelqu'un possédant à un plus haut degré que M. Blair les qualités requises pour être président de la commission des chemins de fer.

Par conséquent, il faut avoir des égards pour l'opinion de M Blair sur cette entreprise, sur son coût, et pour l'appréciation qu'il fait des obligations que le Canada assume en entreprenant de réaliser un semblable projet. Or, M. Blair disait :

C'est un montant de $139,000,000 en obligations directes et indirectes dont le gouvernement se charge dans cette entreprise.

J'ai fait un calcul à la dernière session et pour cela je me suis basé en grande partie sur les chiffres communiqués à la Chambre par mon honorable ami, le ministre des Finances. J'ai accepté ces chiffres pour les fins de mon raisonnement et aussi pour éviter toute dispute entre lui et moi. Je désire maintenant parler des obligations qu'impose au pays le contrat tel que modifié. Mais je dois dire que je mettrai de côté dans une certaine mesure, et surtout lorsqu'il s'agira de l'intérêt pendant le temps de la construction, les calculs que mon honorable ami a faits l'an dernier et que j'avais acceptés alors, car, en repassant ces calculs, je constate qu'il a évidemment sous-évalué le temps nécessaire pour construire le chemin. Voyons où nous en sommes sous l'empire du contrat tel que modifié. Je fais le calcul suivant:

Construction de la voie ferrée entre Montréal et Winnipeg, 1,875 milles au prix modéré de $40,000 par mille.	$75,000,000

En supposant que le chemin soit construit en 8 ans, il y aura en moyenne 4 ans au moins d'intérêt simple à 3 p.c. à payer pendant la construction ou $2,250,000 par année pendant 4 ans.. .. .. $9,000,000

84,000,000

Dans cette estimation, je suppose que l'argent pourra être prélevé au moyen d'obligations à 3 pour 100, au pair—mais si elles se vendent à 90 et le ministre des Finances a avoué qu'elles ne se vendraient pas au pair), on obtiendra le résultat suivant :

Pour prélever $75,000,000 à 90 p.c., coût de 1,875 milles.. .. .. $83,333,334
Quatre ans d'intérêt simple pendant la construction, à 3 p.c., $2,500,000 annuellement pendant 4 ans.. .. $10,000,000

$93,333,334

En estimant le coût du chemin terminé à.. .. .. $84,000,000
Il faut ajouter sept ans d'intérêt (non composé) à partir du parachèvement, période pendant laquelle le Grand-Tronc-Pacifique ne paiera pas de loyer.. .. .. $17,640,000

$101,640,000

Trois autres années d'intérêt (non composé) pendant lesquelles aucun loyer n'est exigible.. .. .. $9,147,600

$110,787,600

Mais, comme expliqué ci-dessus, si les garanties sont placées à 90, au lieu du pair, le chemin coûtera.. $93,333,334
Sept ans d'intérêt (non composé) après parachèvement.. .. .. $19,600,000
Trois autres années d'intérêt (non composé) pendant lesquelles aucun loyer n'est exigible.. .. ..$123,097,334

PONT DE QUEBEC.

(Débats, page , article 6)

Obligations émises par le gouvernement, mensuellement, au pair et à mesure que les travaux avanceront, le pont devant être terminé le 1er décembre 1906.. 6,778,200
Dix-huit mois d'intérêt à 3 p.c., pour la moitié de la période, de déc. 1903 à déc. 1906, la durée des travaux. $300,519

$6,978,719

Le coût de la section de l'est, y compris le pont de Québec, sera donc comme suit :

Si les garanties portant 3 p.c. d'intérêt sont placées au pair, nos obligations relatives au chemin entre Moncton et Winnipeg, seront de..$110,787,600
Nos obligations relatives au pont de Québec, seront de.. .. .. $6,987,719

$117,766,319

Si nos garanties portant 3 p.c. d'intérêt ne rapportent pas plus de 90 p.c., déduction faite des frais et commissions, nos obligations relatives au chemin de Moncton à Winnipeg, seront de.. .. ..$123,097,334
Pont de Québec.. .. .. $6,978,719

$130,076,052

Cela ne comprend pas l'intérêt sur les vingt paiements semestriels des intérêts que le gouvernement aura à payer pendant les dix ans pendant lesquels le Grand-Tronc-Pacifique ne paiera pas de loyer.

Cela ne comprend pas non plus les $18,850,000 que, d'après les calculs de M. Blair, nous perdrons pendant les 40 années pendant lesquelles nous ne recevrons que 3 pour 100 du Grand-Tronc-Pacifique pendant que nous aurons, en toute probabilité, à payer au moins 3½ pour 100 sur l'argent que nous aurons emprunté pour construire le chemin.

Mais nos obligations ne s'arrêteront pas encore là. Au coût total de la section est, et du pont, qu'il soit de $117,000,000, ou de $130,000,000, il faut encore ajouter les obligations que nous assumons pour la section des prairies et la section des montagnes.

Sur 1,000 milles de chemin de fer dans la section des prairies, l'Etat garantit un intérêt de 3 pour 100 jusqu'à concurrence de $13,000 par mille. Pour les 1,000 milles, cela fait $13,000,000.

Sur les 500 milles de chemin de fer dans la section des montagnes, l'Etat garantit des obligations à 3 pour 100, jusqu'à concurrence des trois quarts du coût total de la construction, y compris les intérêts tant que dureront les travaux et l'escompte sur la vente des obligations. Le président du Grand Tronc estime le tout à $50,000 par mille.

500 milles à $50,000 par mille.. .. $25,000,000
Intérêt à 3 p.c., pendant quatre ans, sur le coût total, pendant la moitié de la durée des travaux.. .. .. $3,000,000

$28,000,000

Obligations placées à 90 p.c., pour prélever les sommes ci-dessus.. $31,000,000
75 p.c., de cette somme, garantis par l'Etat, pour la construction de la section des montagnes.. .. .. .. $23,250,000
Le gouvernement s'engage à payer l'intérêt sur ces obligations pendant 7 ans, c'est-à-dire, $697,500, pendant cept ans.. .. .. $4,882,500

$28,138,250

RESUME DES OBLIGATIONS.

Si les obligations à 3 p.c. sont placées au pair :—
Section est et pont de Québec.... $117,750,000
Section des prairies.. 13,000,000
Section des montagnes.. 25,000,000

$155,750,000

Si les obligations à 3 p.c. sont placées à 90 pour 100 :—
Section est et pont de Québec.. .. $130,000,000
Section des prairies.. 13,000,000
Section des montagnes.. 28,000,000

$171,000,000

Donc, si les obligations portant 3 pour 100 d'intérêt sont placées au pair, la section est et le pont de Québec coûteront $117,750,000; la section des prairies $13,-

000,000 et la section des montagnes $25,000,000; soit un total de $155,750,000. Si les obligations portant 3 pour 100 d'intérêt sont placées à 90, la section est et le pont de Québec coûteront $130,000,000, la section des prairies $13,000,000, et la section des montagnes, $28,000,000, soit un total de $171,000,000.

Ce tableau, M. l'Orateur, donne un état exact des obligations assumées par l'Etat, par l'adoption du projet de l'an dernier, tel que modifié par l'arrangement supplémentaire que l'honorable premier ministre vient de nous soumettre.

Comparons maintenant les calculs faits l'an dernier par M. Blair, et qui s'élèvent, à $139,000,000, avec ceux du président du Grand Tronc, relatifs à la section des montagnes et celle des prairies. Cette somme de $139,000,000 donnée par M. Blair, comporte pour la section des prairies et la section des montagnes, une somme de $23,250,000 que le gouvernement devra garantir.

Mais le président du Grand Tronc dit que la section des prairies coûtera $20,000 par mille et celles des montagnes, $50,000 par mille. Ce n'est donc pas $23,250,000 que le gouvernement devra garantir, mais $34,000,000; soit une différence de $10,750,000 à ajouter aux calculs faits l'an dernier par M. Blair, ce qui joint aux changements survenus depuis, forme un total de bien près de $150,000,000.

Mais il y a autre chose encore. Nous nous rappelons tous qu'à la dernière session, l'honorable député de Norfolk-nord, dont nous déplorons la maladie qui le retient éloigné de cette Chambre, parlant au nom du gouvernement, a dit et répété à maintes reprises qu'il était inutile de faire transporter du grain par cette voie, si les pentes excèdent un demi d'un pour cent. L'an dernier j'ai défié le gouvernement de nous dire à $20,000,000 près, les dépenses additionnelles qu'entraînerait la construction d'un pareil chemin de fer, et personne du côté de la droite, n'a pu nous fournir le moindre renseignement sérieux.

Nous venons de voir quelles sont les obligations assumées par l'Etat, pour la réalisation de ce projet, voyons maintenant à quoi le président du Grand Tronc estime les obligations de sa compagnie et de ses actionnaires. Que devra faire la compagnie, si l'Etat assume une responsabilité s'élevant à $150,000,000 ou à peu près ? D'après les déclarations du président et des directeurs faites aux actionnaires lors d'une réunion tenue dernièrement, la Compagnie du Grand Tronc s'oblige à garantir un intérêt de trois pour cent sur les obligations dont le total ne devra pas dépasser $14,500,000 ou $15,000,000.

Le président de la Compagnie du Grand Tronc dans sa correspondance avec le gouvernement a déclaré que c'était une société. Je ne veux pas qu'on me reproche de défigurer ses paroles; je vais les citer telles qu'elles se trouvent dans la correspondance qui a été déposée sur le bureau de la Chambre:

> Il m'a toujours semblé que le gouvernement du Canada et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique étaient virtuellement associés, dans cette entreprise.

D'après l'arrangement de l'an dernier, la part de la Compagnie du Grand Tronc dans cette association, consistait à garantir des obligations jusqu'à concurrence de $18,000,000 ou $20,000,000; et cette année, grâce aux obligeantes dispositions de l'honorable premier ministre, grâce, sans doute, à cette condescendance qui a valu à M. Blair la position de président de la commission des chemins de fer, le Grand Tronc n'est plus tenu qu'à garantir l'intérêt sur environ quatorze millions et demi de dollars. D'un côté, nous avons le pays qui assume des obligations s'élevant à $150,000,000 et de l'autre, la Compagnie du Grand Tronc, l'associé du gouvernement dans l'entreprise, dont les obligations n'atteignent pas $15,000,000.

Quelles raisons donnait-on l'an dernier pour demander au parlement de sanctionner une dépense aussi considérable ? Ces raisons étaient, premièrement, de protéger le pays contre l'abrogation du travail en entrepôt; deuxièmement de développer de nouvelles régions au nord et à l'ouest et troisièmement, de nous donner une voie ferrée entièrement sur le sol canadien. Voilà, résumées en quelques mots, les raisons invoquées par l'honorable premier ministre dans le discours éloquent qu'il a prononcé l'an dernier pour exposer cette vaste entreprise à la Chambre et au pays. Cette année nous ne l'avons pas entendu parler du privilège de transit en entrepôt; le danger qui paraissait si imminent l'an dernier, paraît s'être évanoui; elle n'existe plus la menace qui nous commandait impérieusement de ne pas écouter ceux qui nous conseillaient d'attendre en disant; demain, demain. Au lieu de cela, c'est l'honorable premier ministre lui-même qui, aujourd'hui, nous conseille d'attendre trois ans pour la construction de ce chemin de fer dans l'ouest. Quant à ce qui concerne la division de l'est, il ne paraît pas, non plus, animé de la même ardeur, il ne semble pas redouter les mêmes dangers que l'an dernier.

M. l'Orateur, nous ne sommes pas opposés au légitime développement de notre réseau de chemins de fer. L'an dernier nous ne nous sommes pas montrés hostiles au développement des ressources du pays par les chemins de fer. Mais nous avons proposé certaines modifications au projet et nous en avons soumis un autre dont je parlerai dans un instant. Nous avons, par exemple, proposé une résolution qui aurait obligé le Grand Tronc a adopter un tarif modéré. Cette résolution a été présentée par l'honorable député de Marquette (M. Roche) et repoussée par les honorables députés de la droite. Nous en avons proposé une autre

pour assurer le trafic aux routes canadiennes. Nous avons insisté pour que le gouvernement imposât au Grand Tronc les mêmes obligations qu'au Grand-Tronc-Pacifique; cette fois encore le gouvernement refusa de nous entendre et l'honorable ministre des Finances nous déclara que rien ne pouvait être changé au contrat, parce que tout était définitivement réglé. Mais aujourd'hui qu'il s'agit de recommencer, de refaire un nouveau contrat, je n'y vois aucune des conditions que nous demandions l'an dernier. Nous avions proposé des amendements pour prévenir la surcapitalisation, la majoration des actions, les spéculations, et tous ces amendements ont été repoussés sous prétexte qu'on ne pouvait pas toucher au contrat et on ajoutait que toute spéculation sur les actions serait impossible, puisque le Grand Tronc devait détenir ces actions pendant 50 ans.

Mais toutes ces questions ont été réouvertes quand il s'est agi de passer un nouveau contrat entre le gouvernement et le Grand Tronc et cependant aucune des concessions demandées n'a été faite au pays, par le Grand Tronc; au contraire, partout ou presque partout où des changement ont été opérés, ils comportent de nouvelles concessions faites par le pays à la Compagnie du Grand Tronc.

Quelle était la situation l'an dernier ? Pourquoi modifier le contrat ratifié à la dernière session ? L'honorable premier ministre ne sait-il pas, tous les membres de cette Chambre ne savent-ils pas, l'honorable ministre de l'Intérieur en particulier, et son collègue l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) ne savent-ils pas mieux que tout autre qu'ils ont tous deux déclaré que ce projet était la proposition la plus avantageuse qu'un gouvernement eût jamais soumise à un parlement dans aucun pays ? L'honorable ministre du Commerce et nombre de ses partisans n'ont-ils pas affirmé que cette nouvelle voie ferrée rapporterait des bénéfices dans un avenir rapproché ? S'il convient d'accorder quelque valeur à ces déclarations, quelle nécessité y a-t-il d'apporter des changements à ce contrat ? Que disait alors le ministre du Commerce ? A la page 9891 des " Débats " on trouve :

A mes yeux, un vrai bon marché est celui qui tourne à l'avantage des deux parties, et nous en avons ici un exemple.

Ce contrat était donc un modèle de contrat avantageux pour le Grand Tronc. Alors, après cette déclaration faite par un ministre de la Couronne, avec toute l'autorité qu'on lui connaît, pourquoi veut-on faire de nouvelles concessions au Grand Tronc ?

Que disait aussi l'honorable ministre de l'Intérieur à la dernière session ? Il commença par faire remarquer que les profits nets du chemin de fer Canadien du Pacifique étaient de $15,000,000 annuellement et compara ensuite l'arrangement actuel à celui qui avait été fait avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, en prétendant que le dernier était beaucoup plus avantageux que le premier. Après avoir expliqué que le chemin de fer Canadien du Pacifique traversait un pays aride, par la plus vilaine route qu'il était possible de choisir, il ajoutait, Débats de 1903, page 8929 :

La ligne du Grand-Tronc-Pacifique, au contraire, depuis Winnipeg jusqu'aux montagnes Rocheuses, passera à travers un territoire dont chaque mille est d'une étonnante fertilité. Cela paraît incroyable, et cependant, les renseignements que possède le gouvernement justifient ce que je viens de dire. Il n'y a pas au monde de territoire aussi étendu ayant la même fertilité.

Et un peu plus loin, à la même page :

Le Grand-Tronc-Pacifique, au contraire, depuis les montagnes Rocheuses jusqu'à la côte du Pacifique, trouvera un pays aussi riche en bois et en terres arables que tout ce qu'on peut trouver au Canada. N'oublions pas non plus plus qu'à l'époque de la construction du Canadien du Pacifique nous ne recevions pas d'immigration du dehors. Les cultivateurs des pays étrangers ne venaient pas s'établir au Canada en 1881..... Mais quelle est la situation aujourd'hui ? 125,000 immigrants sont venus dans le Nord-Ouest l'an dernier. Si l'immigration continue dans cette proportion pendant dix ans encore, a-t-on songé à ce que cela rapportera au Grand Tronc Pacifique ? Il est facile de saisir la différence qu'il y aura entre ce nouveau chemin et celui du Canadien du Pacifique qui n'avait pas de raccordement avec l'est du Canada et par conséquent, aucun moyen de se procurer du trafic.

On aurait pu croire que cette considération était suffisante pour permettre au gouvernement de dire au Grand Tronc : Nous avons une excellente proposition à vous soumettre. Nous supportons presque tous les frais de la construction de cette ligne ; chargez-vous de l'entreprise, et si vous refusez, il ne manque pas de capitalistes, dans tous les pays du monde, pour s'en charger. Le gouvernement a confiance dans l'entreprise et les capitalistes y auront confiance, aussi. Nous n'avons pas besoin de faire de nouvelles concessions, et nous ne vous en accorderons pas davantage.

Mais l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) est allé encore plus loin. Après avoir expliqué qu'au début le chemin de fer Canadien du Pacifique n'avait pas de raccordements, ni de débouchés avec Ontario et Québec, il disait, Débats de 1903, page 8930 :

Le Grand Tronc Pacifique, au contraire, sera relié dès le premier jour, avec un réseau complet, possédant des ramifications dans tout le pays. Nous pouvons difficilemnt nous faire une idée de la différence que cela peut faire dans la quantité de trafic que ce chemin aura à transporter. Tenons compte de tous ces faits ; considérons les avantages que possède cette compagnie, et demandons-nous s'il est possible qu'un homme de jugement doute un instant que cette compagnie ne remplisse ses obligations envers le gouvernement.

Cependant, non satisfait de tous ces arguments, exposés avec tant de vigueur et d'éloquence par l'honorable ministre de l'Intérieur, le Grand Tronc ne trouve rien de mieux à faire que de s'adresser de nouveau au gouvernement, qui accorde sur le champ tout ce que cette compagnie lui demande.

Que pensent, de leur côté, les directeurs du Grand Tronc de cette entreprise. L'un d'eux, lord Welby, disait dernièrement :

Grâce à la rapide colonisation du pays, qui se produira aussitôt que la ligne sera construite, cette dernière deviendra très profitable.

Cependant, il ne suffit pas que le pays garantisse les trois quarts des frais de construction de la section ouest, il ne suffit pas que l'Etat construise à ses propres frais toute la section est, et en cède gratuitement l'exploitation, pendant dix ans, à ces compagnies. Il faut faire de nouvelles concessions. Il faut fournir à la Compagnie l'occasion de spéculer sur les $12,000,000 d'actions et sur les obligations qui seront vendues au-dessous du pair. A la demande du Grand Tronc, il faut permettre cela, et cependant l'honorable premier ministre ne craint pas de dire que ces demandes sont très modestes et que le pays sera émerveillé de leur modération. Que dit, de son côté, sir Charles Rivers Wilson ?

Traversant, comme il le fait, la zone la plus fertile de tous les Territoires du Nord-Ouest, il n'y a pas à douter un instant que ce chemin, construit, comme je l'ai expliqué, dans des conditions aussi favorables et aussi économiques, ne produise, dès le début, les résultats les plus favorables, et ne justifie pleinement la construction de toute la ligne.

Si nous devons garantir les trois quarts du coût de construction de cette partie du chemin qui justifierait à elle seule, l'adoption de tout projet, comment se fait-il que lorsque le Grand Tronc demande de nouvelles concessions au pays, le gouvernement les lui accorde, sans même consulter le parlement et les fasse annoncer au pays, par les directeurs du Grand Tronc eux-mêmes ?

Sir Charles Rivers Wilson dit encore :

Pour ce qui concerne la section des prairies, le gouvernement a prétendu qu'elle donnera des bénéfices dès qu'elle sera construite, et nous sommes aussi de cette opinion.

M. Charles Hays, dit :

Nous avons l'ancienne Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc ayant déjà un trafic considérable à expédier vers l'ouest. Actuellement, ce trafic est livré à une ligne rivale. Le Grand Tronc Pacifique n'aura pas à attendre 10 ou 15 ans pour s'assurer du trafic ; dès le débit, elle en aura un très rémunérateur. L'entreprise que nous vous recommandons aujourd'hui, mesdames et messieurs, renferme des avantages que ne peuvent avoir aucune des autres lignes transcontinentales, du Canada ou des Etats-Unis.

M. Alfred W. Smithers, dit encore :

Nous croyons que par ce moyen et nul autre, nous pénétrerons dans le Nord-Ouest.... un brillant avenir attend au Canada, les chemins de fer qui pénétreront dans le Nord-Ouest.

Tout cela veut dire que le Grand Tronc, dans son propre intérêt, voulait absolument pénétrer dans le Nord-Ouest. Je ne prétends pas que nous devrions imposer à cette Compagnie des conditions exorbitantes, parce qu'elle manifeste ce désir. J'ai dit à la dernière session, et je répète aujourd'hui que je suis prêt à lui donner toute l'aide nécessaire pour lui permettre de réaliser ce projet, en prenant les précautions nécessaires pour que l'aide ainsi accordée à cette compagnie ne serve pas à alimenter les ports américains. Mais dans les circonstances actuelles, je ne vois aucune raison qui justifie le gouvernement d'accorder de nouvelles concessions, sans consulter le parlement.

L'honorable premier ministre n'a pas oublié un autre point de la question qui a été longuement débattu, l'an dernier. Il s'agissait de savoir si le Grand Tronc comprenait bien à quoi il s'engageait, en passant ce contrat avec le gouvernement. A plus d'une reprise, l'honorable premier ministre m'a qualifié de citateur.

Une VOIX : Ecoutez ! écoutez!

M. BORDEN : Mon ami, l'honorable député de Hants, dit : écoutez, écoutez.

Une VOIX : C'est l'honorable député de York-ouest.

M. BORDEN : Je tiens à justifier ce qualificatif. L'honorable premier ministre n'en pouvait pas trouver de plus approprié, et voici pourquoi. Il me fit ce reproche un jour que je venais de rappeler sa profession de foi et les engagements solennels qu'il avait pris envers le peuple de ce pays. C'est à ce moment qu'il me qualifia de compilateur de citations. Quelle opinion veut-il que nous ayons de sa parole ? Devons-nous croire qu'il considère que des engagements solennels pris envers toute une population ne sont que des vieilleries bonne tout au plus à jeter au rancart ? La collection en est aujourd'hui considérable. Pour n'en rappeler que quelques-unes, a-t-il oublié ses promesses au sujet du libre-échange, de l'économie, de l'abaissement des impôts, de la pureté électorale, de la préférence commerciale sur le marché anglais ? Toutes ces belles promesses sont allées grossir la collection et il ne doit pas nous en vouloir, si, de temps à autre, nous en sortons quelques-unes de l'oubli où la droite voudrait les tenir.

Examinons un peu ces promesses et ces déclarations soigneusement préparées faites par des ministres de la Couronne, pendant la dernière session et voyons si nous n'y trouverons pas des affirmations positives que la Compagnie du Grand Tronc savait ce qu'elle en avait soigneusement étudié, chaque ligne et chaque phrase. Voici d'abord

ce que disait l'honorable ministre des Finances, Débats de 1903, page 8820 :

Eh bien ! M. l'Orateur, quelle que soient la solidité, la puissance et l'influence de la vieille Compagnie du Grand Tronc, tous ces avantages sont acquis à l'entreprise dont la Chambre est actuellement saisie.

Et plus loin, à la même page :

Nous ne nous sommes pas contentés de cela ; nous avons exigé—et on s'est empressé d'acquiescer à notre demande—que le Grand Tronc s'intéressât directement à l'entreprise, qu'il en devint l'âme dirigeante.

Il ajoute, toujours avec la même assurance, Débats de 1903, page 8830 :

Je crois qu'ils (les membres de la compagnie) étaient de bonne foi lorsqu'ils ont contracté cette obligation et assumé la responsabilité nationale que comporte la clause en question. D'autre part, j'ai la certitude que nous aurons, au besoin, le moyen de les forcer à s'en tenir à la lettre du contrat.

Où était ce moyen, quand le Grand Tronc a refusé de s'en tenir à son contrat ? Qu'étaient devenues les promesses et les garanties que l'honorable ministre prétendait avoir? Plus loin, l'honorable ministre, nous donne une nouvelle assurance.

Il a été parfaitement entendu, entre le Grand Tronc et le gouvernement que nous interprétons tous deux le contrat de la même manière. Sans vouloir revenir sur une question déjà débattue, je puis ajouter que c'est ce qu'exige l'acte et la compagnie nous a donné l'assurance qu'elle se conformerait aux exigences de l'acte.

Qu'est devenue cette assurance? N'avons-nous pas un gouvernement d'hommes d'affaires ? Depuis quand le Grand Tronc a-t-il retiré cette assurance ? Pourquoi le gouvernement ne l'a-t-il pas fait rédiger de manière à ce qu'elle ne pût pas être retirée?

A un autre endroit de son discours l'honorable ministre se montre encore plus positif:

Si on demande à imposer de nouvelles obligations à l'ancienne Compagnie du Grand Tronc, comme dans cet amendement de mon honorable ami, tout ce que nous pouvons répondre, c'est que ces obligations ne sont pas stipulées au contrat et que nous n'avons pas le droit de les exiger.

D'après ce que je vois, le pays ne pouvait rien demander de ce qui n'était pas dans le contrat, mais la compagnie le pouvait et elle a obtenu ce qu'elle demandait. Parlant de ce contrat, l'honorable ministre le qualifie comme suit :

Un contrat clair, précis, exempt d'ambiguités, passé avec une compagnie responsable.

Comment se fait-il, alors, que cette session ait été convoquée spécialement, au dire des directeurs du Grand Tronc, pour faire ratifier les changements que la compagnie est parvenue à obtenir du gouvernement, après l'adoption et la ratification du contrat ?

L'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher) n'a pas voulu être en reste avec son collègue dans son appréciation de ce merveilleux contrat. Voici ce qu'il en disait:

M. l'Orateur, nous soumettons un projet très clairement défini, formulé dans un contrat signé et accepté par une compagnie respectable de grands moyens, qui va le mettre à exécution le plus rapidement possible.

Au lieu de hâter les travaux le plus possible, la compagnie s'adresse de nouveau au parlement, pour en obtenir de nouvelles concessions avant d'avoir fait un pouce d'ouvrage ? Et que disait à ce propos l'honorable ministre des Douanes (M. Paterson) ?

Le projet du gouvernement est là, devant nous, en blanc et en noir ; le contrat dont nous sommes saisis est signé—signé par des hommes de réputation, par les plus grandes autorités du monde, en matière de chemin de fer. Nous n'avons pas traité avec des lanceurs d'affaires.

Si ce n'étaient pas des lanceurs d'affaires, comment se fait-il qu'ils aient demandé et que le gouvernement leur ait accordé de réserver $12,000,000 d'actions du Grand-Tronc-Pacifique, que le Grand Tronc pourra acquérir à un prix nominal et revendre au prix qu'il voudra et quand il voudra ?

Que disait l'honorable premier ministre lui-même ? J'ai réservé cette citation pour la fin, car, plus que toutes celles que j'ai données, elle est de nature à nous éclairer sur la question. De tous mes petits papiers, celui-ci est peut-être le plus intéressant :

Je ne nie pas que le Grand Tronc soit au fond de l'entreprise.... Il ne peut pas manquer à ses engagements, quant à la section Est, car alors, il manquerait également à ses engagements, quant à la section Ouest. Il ne peut se dérober à aucune partie de ses obligations sans renoncer au tout, et par conséquent, nous tenons la compagnie étroitement liée à son contrat, et elle ne peut pas s'en écarter.

Après avoir entendu ce que l'honorable premier ministre vient d'avouer aujourd'hui, on m'excusera de citer encore une fois cette dernière phrase :

Nous tenons la compagnie étroitement liée à son contrat et elle ne peut pas s'en écarter.

S'il tenait la compagnie si étroitement, pourquoi l'a-t-il laissée échapper ? Pourquoi lui a-t-il permis de s'écarter de son contrat ? Si cet arrangement liait la compagnie, pourquoi lui accorde-t-il de nouvelles concessions ? Si le marché était avantageux pour la compagnie, comme l'honorable premier ministre et ses collègues l'ont prétendu l'an dernier, si c'était un marché conclu avec des hommes responsables, auquel les parties contractantes ne pouvaient se dérober, quelle est la signification du spectacle que nous avons en ce moment sous les yeux ? Que veut dire cette session convoquée spécialement, dit-on, pour étudier cette nouvelle proposition ? Y a-t-il derrière tout cela quelque chose qu'on ne nous explique pas ? Mon très honorable ami ne nous a donné aucune explication. Quelqu'un des ministres va-t-il traiter de toutes ces questions dont mon très honorable ami a eu le tort de ne pas s'occuper ? Le pays a le droit de connaître la raison de cette volte-face extraordinaire. Mon très honorable ami ne nous a aucune-

ment éclairés à cet égard. Retournons sur nos pas et voyons ce qui s'est passé à la suite de la dernière session. Peu de temps après la prorogation, le bruit courut que la Compagnie du Grand Tronc ne ferait pas son dépôt. Puis, on nous informa que le dépôt avait été fait, mais plus tard qu'il n'aurait fallu le faire, et autrement que ne l'exigeait le contrat. Mais les feuilles libérales d'une extrémité du pays à l'autre déclarèrent que les titres que l'on avait déposés en guise d'espèces avaient la même valeur ou une valeur plus grande que les espèces sonnantes, puisque ces actions se vendaient à prime dans le marché. On nous donna l'assurance que ce dépôt de titres n'était pas le résultat de difficultés ou de gêne financières, mais qu'on y avait recours simplement pour plus de commodité. Dans le temps on ne donna nullement à entendre qu'il était question de modifier le contrat. Les feuilles libérales de toutes les parties du pays déclarèrent que si, strictement parlant, le dépôt n'avait pas été fait en conformité du contrat, pratiquement il était en règle, et que la seule chose nécessaire était l'adoption de quelque mesure légalisant cette modification. Le gouvernement fit ensuite une déclaration qui parut dans son organe, "le Globe," de Toronto, le 19 décembre 1903. La voici :

Le Grand Tronc a déposé pour £1,000,000 de ses actions garanties, comme gage de l'exécution du contrat intervenu, à la dernière session, entre le gouvernement et la Compagnie de chemin de fer du Grand Tronc Pacifique, sujet à la ratification de ses actionnaires à une assemblée générale. Comme aux termes du contrat, le dépôt devrait être en espèces ou en obligations de l'Etat, il sera nécessaire de voter une loi confirmant l'acceptation des titres qui ont été déposés, bien que ces titres fassent prime aujourd'hui et soient d'une valeur incontestable.

Or, M. l'Orateur, si le dépôt était de nature à satisfaire le gouvernement et à répondre aux conditions du contrat, si les actions faisaient prime ,si leur valeur était incontestable, pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas insisté pour que le contrat fût mis à exécution.

Si ces négotiations étaient alors en voie, pourquoi le vice-président et administrateur général de la Compagnie du Grand Tronc a-t-il fait ces déclarations aux journaux à son retour d'Angleterre ? Les dates sont quelque peu significatives—la lettre du président du Grand Tronc, sir Charles Rivers-Wilson, au gouvernement est datée du 15 décembre ; la déclaration officielle du ministère fut donnée à la presse le 18 décembre, et M. Hays arriva d'Angleterre (où il avait assisté à une assemblée des directeurs du Grand Tronc), peu de temps avant le 25 décembre. Et que dit M. Hays? Dit-il un mot de la modification projetée dont il est question dans la lettre du 15 décembre? Remarquez bien, il parle dix jours après, et personne ne croira que le gouvernement ne connaissait rien de ces amendements projetés lorsqu'il fit cette déclaration le 18 décembre. Et sûrement les ministres étaient parfaitement au courant de tout lorsque M. Hays fut interviewé le 25 décembre. Et que dit M. Hays? A-t-il déclaré aux Canadiens que le Grand Tronc n'entreprendrait pas les travaux à moins de recevoir de nouvelles faveurs? Il n'en a pas dit un mot. Pourquoi? Ici nous ne pouvons que faire des conjectures. Nous savons que mon honorable ami le Solliciteur général (M. Lemieux), qui était dans les secrets du gouvernement, déclara au peuple canadien, dans ce même mois de décembre, que mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) allait nous donner en guise d'étrennes des élections générales. Et il n'aurait pas été très judicieux, peut-être, d'annoncer aux électeurs, à l'approche de la lutte électorale, que la Compagnie du Grand Tronc demandait de nouvelles concessions. On se disait, sans doute, qu'il serait beaucoup plus sensé d'attendre que les élections eussent eu lieu. Ce n'était pas là un sujet qu'on pouvait discuter avec avantage dans les assemblées publiques. Trop de questions seraient posées. On n'en parla donc pas. Pour ne pas commettre d'injustice envers l'administrateur général de la Compagnie du Grand Tronc, je me permettrai de citer ses paroles. Voici un extrait du compte rendu de son interview publié par l'organe du gouvernement, le "Globe," de Toronto, en date du 25 décembre :

"Le Grand-Tronc-Pacifique sera certainement construit", déclara M. Hays.

"Le Grand Tronc n'a jamais eu de peine à trouver les fonds, et n'en aura pas davantage à mener à bonne fin l'entreprise du transcontinental."

Mais, si la Compagnie du Grand Tronc n'éprouvait aucune difficulté dans la mise à exécution de ce projet de chemin de fer transcontinental, pourquoi notre pays accorderait-il à la compagnie les privilèges extraordinaires énoncés dans la convention supplémentaire? M. Hays reprend :

Les titres déposés entre les mains du gouvernement valent mieux que la somme correspondante en espèces. On a fait le dépôt sous cette forme pour plus de commodité, et non pas parce qu'on ne réussissait pas à prélever les fonds nécessaires. Il y avait un délai de quelques jours, mais le temps qu'avait accordé le gouvernement était un peu limité. Nous n'avons violé, non plus, aucune obligation morale envers les actionnaires du Grand Tronc, ni manqué à nos engagements vis-à-vis du gouvernement. Le Grand Tronc était en possession de ces titres pour l'avantage de la compagnie, et ils ont été utilisés. Quant à la construction du chemin, elle sera entreprise au printemps.

Pas un mot donnant à entendre qu'on demandait, qu'on exigeait la modification du contrat, ou qu'on songeait à le modifier. Le dépôt avait été fait,—il était d'une plus grande valeur que celui demandé par le contrat,—et les travaux seraient commencés au printemps :

Nous cherchons d'abord à relier l'Est aux grands lacs pour le trafic d'été ; puis, de relier

Winnipeg à l'Est. Les habitants de l'Ouest ont besoin de plus de voies ferrées, et nous nous proposons de les leur donner le plus tôt possible.

Je n'en dirai pas davantage, M. l'Orateur, de ce que je pourrais appeler une conspiration du silence—c'en est une, en effet, dans les conditions que j'ai dites—et je vais m'occuper un instant de la lettre du président de la Compagnie du Grand Tronc, en date du 15 décembre 1903. Il est un passage très significatif de la lettre de sir Charles Rivers-Wilson, dont mon très honorable ami n'a rien dit. Voici ses paroles :

Vous vous rendrez compte, j'espère, que les principaux amendements que nous allons proposer ne porteront aucunement atteinte au principe de l'acte et ne restreindront en rien les droits de l'Etat.

Les opinions peuvent différer à cet égard. Si le principe de l'acte est de sauvegarder les intérêts de la Compagnie du Grand Tronc absolument, et ceux du pays le moins possible, je suis de l'avis de sir Charles Rivers-Wilson. Il ajoute :

Le but est de calmer toute inquiétude possible dans l'esprit de nos actionnaires.

C'est là le but. Mais je suis porté à croire qu'il serait possible, dans l'examen de questions d'une aussi grande importance, d'avoir une préoccupation d'un ordre plus élevé que celle simplement de calmer les inquiétudes des actionnaires de la Compagnie du Grand Tronc. Je ne ferai plus qu'une observation au sujet de cette lettre, et ce sera pour signaler à l'attention ce que dit sir Charles Rivers-Wilson de ces " conditions rigides." Le premier ministre a dit cette année :

Les représentants du bureau de direction nous ont fait observer qu'ils ne pourraient se procurer les fonds nécessaires à l'exécution de ce dessein si nous ne modifions pas les conditions rigides que nous leur avions imposées.

Or, l'administrateur général de la Compagnie du Grand Tronc est en parfait désaccord avec mon très honorable ami sur ce point ; car, dans l'interview dont j'ai parlé, il nous a dit qu'il n'y aurait pas la moindre difficulté à se procurer les fonds. Mais voyons un peu à quoi se ramène cette expression : les conditions rigides.

Le gouvernement s'est chargé d'obligations au montant de $150,000,000. Il a donné aux compagnies, à perpétuité, la meilleure partie du chemin. Il a cédé le reste du chemin sans aucune charge pour les dix premières années, et moyennant un faible intérêt sur le prix de construction, pour les quarante années suivantes.

Le gouvernement a permis à une des compagnies de livrer à l'autre pour $25,000,000 d'actions gratuitement, et ainsi d'assujettir le peuple au paiement de dividendes sur cette somme à perpétuité.

Le gouvernement ne s'est pas fait donner l'assurance que les transports se feraient à prix réduits et que le trafic serait dirigé sur nos propres ports. Le gouvernement a été assez bonace pour permettre au Grand Tronc de transporter à Portland toutes les marchandises recueillies le long de la ligne projetée. Et ces conditions sont déclarées rigides par le président de la Compagnie du Grand Tronc, et apparemment mon très honorable ami l'admet.

Qu'on me permette de dire ici que le président de la Compagnie du Grand Tronc sort quelque peu de son rôle, dans la correspondance qui a été échangée et dans les observations faites à l'assemblée des actionnaires du Grand Tronc, pour critiquer l'opposition.

Il m'a toujours semblé que le gouvernement du Canada et la Compagnie du Grand Tronc, qui sont de fait associés dans cette entreprise,—le premier poussé par des motifs d'intérêt national, la seconde, mue par le désir d'obtenir sa part dans la prospérité grandissante du Nord-Ouest—devraient se partager aussi équitablement que possible le fardeau de la responsabilité financière.

Or, cette expression de sir Charles Rivers Wilson est vraiement amusante si l'on examine les conditions posées dans le contrat de l'année dernière et surtout les amendements proposés cette année. Il continue :

Mais je suis porté à croire, et cette opinion est fortement partagée par mon bureau de direction, qu'une trop forte proportion du fardeau a été imposée à la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer.

Mon honorable ami de Toronto (M. Clarke) me souffle à l'oreille que ce passage est sans doute humoristique. Sir Charles continue :

Je ne pense pas me tromper en disant que cette rupture de l'équilibre a été l'effet de l'opposition très vive, et je dois dire injuste à certains égards, que l'on a faite au bill dans la Chambre.

Je dirai simplement que cette observation indique de la part du président de la Compagnie du Grand Tronc une ignorance profonde de ce qui s'est passé ici. Ce contrat est sorti de la Chambre absolument dans le même état où il y était entré, sauf deux amendements, je pense, que le gouvernement accepta, et le président de la Compagnie du Grand Tronc ne trouve à redire à aucun de ces amendements. Dans ces circonstances, comment peut-il affirmer que l'équilibre a été rompu et qu'une trop forte proportion des charges et de la responsabilité a été rejetée sur la Compagnie du Grand Tronc par suite de l'opposition injuste faite dans le parlement ; c'est ce qui me dépasse. Le contrat a été voté exactement dans sa forme première, sauf deux amendements acceptés par le gouvernement avec la pleine approbation de la Compagnie du Grand Tronc, je pense ; et le président de la Compagnie, dans sa lettre, ne se plaint de l'adoption d'aucun de ces amendements et n'en demande pas la modification. Ce monsieur me paraît donc avoir un peu forcé la note; il aurait été probablement plus sage de sa part de se renseigner exactement avant de hasarder, dans ses lettres et à l'assemblée des actionnaires, des remarques blessantes à

l'adresse des hommes qui représentent, en cette Chambre, j'imagine, la moitié de la population canadienne. Ces hommes remplissaient ce qu'ils regardaient comme leur devoir de représentants du peuple. Il ne trouvera pas, je pense, dans le débat qui a eu lieu, une seule parole désobligeante. J'ai parlé du président, de l'administration générale et des fonctionnaires de la Compagnie du Grand Tronc, d'une manière courtoise, et presque toujours en termes élogieux. Plus d'une fois j'ai fait allusion au travail de développement exécuté par la Compagnie du Grand Tronc dans la province d'Ontario et dans celle de Québec. J'ai dit que nous serions heureux de voir ce chemin de fer pénétrer dans le Nord-Ouest canadien ; mais que nous voulions que cela se fît avec l'assurance que les subventions de l'Etat ne seraient pas appliquées au développement des ports et centres de commerce des Etats-Unis. Si c'était là faire une guerre injuste au projet, je me reconnais coupable. Je n'ai absolument rien dit contre sir Charles Rivers Wilson ou contre M. Hays, et aucun député de l'opposition ne les a attaqués non plus. Nous avons reconnu leur mérite. J'ai ajouté que nous ne les blâmions pas de vouloir s'assurer les meilleures conditions possibles de la part de notre gouvernement ; mais je considérais, d'autre part, qu'il était du devoir de celui-ci de sauvegarder de toutes manières les intérêts du pays à l'égard de ces questions dont j'ai parlé.

Je le répte donc, je regrette beaucoup que sir Charles Rivers Wilson ait jugé à propos de porter ces attaques absolument dénuées de fondement et injustifiables contre d'honorables députés de cette Chambre, qui, en supposant même qu'ils se soient trompés dans le choix de leurs opinions, agissaient certainement de bonne foi et ne faisaient que remplir leur devoir de représentants du peuple, suivant leur conscience, et au mieux des intérêts du pays.

Revenons maintenant pour un instant à la question d'une société entre le gouvernement et la Compagnie du Grand Tronc ; il est hors de doute que c'est là le point de vue auquel se sont placés les directeurs de la compagnie. Sir Charles Rivers Wilson, dans son discours à l'assemblée des actionnaires, s'est exprimé en ces termes :

> Le contrat aboutit donc à une combinaison de ces deux intérêts en vue de la construction du chemin projeté, qui serait ainsi menée à bonne fin par le moyen d'une société établie entre le gouvernement et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, celle-ci soutenue par l'influence et les relations de la Compagnie du Grand Tronc.

Lord Welby declara :

> Nous avons amené, je dirais, le gouvernement canadien à devenir d'une manière absolue notre associé dans l'établissement de cette section des montagnes.

Il serait intéressant de savoir de quelle influence les directeurs de la Compagnie du Grand Tronc se sont servis pour "amener" le gouvernement à s'associer à eux pour l'établissement de cette section des montagnes.

M. Hays déclara :

> Suivant moi, il est difficile de concevoir qu'il puisse y avoir d'objection à ce projet si plein de promesses pour le chemin de fer du Grand Tronc et qui lie sa fortune à celle du gouvernement canadien.

Est-il nécessaire, M. l'Orateur, est-il désirable que le Canada se mette en société avec une compagnie d'intérêt privée, quelque importante qu'elle soit ? Et particulièrement est-il désirable qu'il s'associe une compagnie qui, au dire même de mon honorable ami le ministre des Finances, l'année dernière, a ses propres intérêts étroitement liés à ceux d'un port et d'un centre de commerce des Etats-Unis ? Les conditions dans lesquelles la société se forme me semblent injustes pour le pays. Mon très honorable ami, en discutant ce contrat, l'année dernière, disait :

> Je ne puis concevoir que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique engage ses fonds dans l'établissement d'une ligne rivale, quand elle se trouve déjà pourvue d'une ligne comme celle que lui assure le présent bill.

M. Blair, que le premier ministre a proclamé des plus compétents, s'exprimait ainsi :

> A-t-on quelque raison sérieuse de craindre que le Grand Tronc ne nous accorde pas deux ou trois ans pour construire ce chemin de fer et lui en faire cadeau ?

Le premier ministre et M. Blair paraissent tous deux d'opinion que virtuellement nous construisons le chemin et que nous en faisons cadeau. Certes, on ne saurait dire qu'en cela ils se trompent. Nos obligations s'élèvent dans les $150,000,000 ; celles de la Compagnie du Grand Tronc sont de moins de $15,000,000, à peu près le dixième des nôtres. Aux termes de l'acte de la session dernière, nous nous engagions déjà à verser des sommes énormes ou à en garantir le paiement ; en vertu de la nouvelle convention, nous ajoutons aux sommes dont nous garantissons le paiement $7,500 par mille sur 500 milles, soit $3,750,000 de plus pour la section des montagnes. L'intérêt sur cette somme pendant sept ans s'élèvera à $787,500, soit un total de $4,537,500. Nous devons aussi garantir le remboursement non seulement de 75 pour cent du prix de construction, tel que déterminé, mais de la somme qui produira ce montant par la vente des titres, même au-dessous du pair. Il va en résulter un accroissement de nos obligations, et l'on peut dire sans beaucoup de danger de se tromper que, par suite de ce nouvel arrangement, nos obligations se trouveront accrues de six ou sept millions de dollars.

Or, le ministre actuel des Chemins de fer déclarait récemment dans les provinces maritimes que certaines modifications du con-

trat discuté pendant de si longs mois au parlement avaient été demandées. Il dit :

Elles sont à tout prendre certainement très raisonnables. Assurément, le peuple canadien sera à la fois heureux et surpris, après tout ce qui a été dit, d'apprendre quelles légères et peu nombreuses modifications ont été demandées.

J'en ferai l'examen plus en détail dans un instant. Mais je dirai de suite que l'opinion exprimée par le ministre des Chemins de fer et Canaux diffère de celle des directeurs de la Compagnie du Grand Tronc. M. Alfred Smithers, un des directeurs les plus capables du Grand Tronc, fait en ces termes la comparaison entre le nouveau contrat et l'ancien :

M. Allen voudra observer que la déclaration qu'il a faite aujourd'hui s'applique réellement aux conventions, ou à ce qu'il croyait être les conventions, quand il sortit du bureau ; mais elle ne saurait s'appliquer au contrat que nous vous présentons aujourd'hui. Celui-ci est très différent du premier et beaucoup plus favorable. (Applaudissements).

C'est là l'opinion d'un très habile directeur de la Compagnie du Grand-Tronc. Le M. Allen auquel il fait allusion avait jugé que le premier contrat n'était pas avantageux pour la compagnie, il avait cessé de faire partie du bureau de direction, et ses critiques présentées à une assemblée récente, visaient, comme le fait observer M. Smithers, le premier contrat. Que dit sir Charles Rivers Wilson à ce sujet ? Il est d'avis que ces modifications distinguent absolument et complètement le nouveau contrat de l'ancien. Je cite :

La question traitée dans le mémoire que nous a lu M. Allen, fils, et les observations faites par lui me prouvent d'une manière concluante que M. Allen n'a pas examiné le deuxième contrat, le contrat modifié, mais qu'il a fait porter ses critiques sur le premier contrat qui fut soumis au bureau de direction quand il en faisait partie.

Sir Charles Rivers Wilson ajoute plus loin :

Dans l'intervalle, le marché monétaire dans le monde entier a été profondément et défavorablement influencé ; et les directeurs, dans l'intérêt des actionnaires, en sont venus à la conclusion qu'il était impératif de modifier le contrat dans le but de sauvegarder le crédit de la compagnie.

Le gouvernement est-il justifiable d'imposer au pays permanemment des obligations extraordinaires à cause d'une gêne temporaire dans le marché monétaire universel ? Mon honorable ami le ministre des Finances suit-il la même règle relativement aux autres obligations du gouvernement ? Non, il remet en ce moment le placement d'un emprunt permanent parce qu'il compte obtenir de meilleures conditions plus tard ; et voilà que, par suite de cette crise passagère du marché de l'argent, des obligations d'un caractère permanent en faveur de la compagnie du Grand-Tronc vont nous être imposées. Cette manière de faire ne me paraît pas très sage, et mon très honorable ami ne nous a pas expliqué pourquoi il la juge prudente. Avant d'aborder l'examen des amendements un par un, je rappellerai que l'année dernière on discuta longuement des deux côtés de la Chambre les mérites relatifs du trajet entièrement par voie ferrée à partir de l'Ouest, de celui partie par voie d'eau et partie par voie ferrée, enfin du trajet entièrement par voie d'eau depuis les ports de la baie du Tonnerre jusqu'à Montréal et Québec. L'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton), l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) et plusieurs autres honorables députés de la droite ont présenté des arguments très forts dans le but de convaincre la Chambre que ce nouveau chemin de fer, si ses pentes n'étaient pas trop accentuées, serait en mesure de concurrencer la voie d'eau seule ou la voie d'eau combinée avec la voie ferrée. Cette opinion fut combattue par un grand nombre d'honorables députés de l'opposition qui prétendirent qu'en ce qui regarde du moins les 500 milles de la traversée du lac Supérieur, la voie d'eau serait toujours la moins dispendieuse. Cette opinion a été très fortement appuyée par un expert en chemin de fer qui a écrit une série d'articles dans le "Morning, Chronicle" journal publié dans ma propre circonscription. Dans un article paru le 21 mars, il disait :

Si les canaux étaient creusés de manière à permettre aux bateaux des lacs d'atteindre Montréal ou Québec à partir de la baie Georgienne, il est bien certain que les chemins de fer perdraient entièrement le trafic des grains durant la saison d'été.... Le Grand Tronc et le Canada-Atlantique, en 1903, ont transporté 5,000,000 de boisseaux de plus qu'en 1902. Leurs recettes pour chaque port ont été les suivantes :

	Boisseaux.
Depot-Harbour	15,000,000
Midland	14,000,000
Collingwood	1,200,000
Meaford	5,000,000

Ces résultats remarquables ont été obtenus grâce au bon marché du transport par eau de Fort-William à la baie Georgienne. Le tarif du transport sur les lacs a été parfois dans le rapport d'un vingt-cinquième à celui du transport par voie ferrée.

Je ne saurais dire si cette constatation est exacte ou non. Elle est publiée par un journal bien noté de la Nouvelle-Ecosse, et ce journal déclare que les articles en question sont écrits par un expert en chemin de fer. Je donne ces chiffres et cette déclaration à la Chambre pour ce qu'ils valent. Ce paraît être là l'opinion de M. Hays, dans une grande mesure. J'ai lu attentivement le discours qu'il a prononcé à une assemblée récente des actionnaires du Grand-Tronc, et toute son argumentation a pour but d'établir que le chemin de fer du Grand-Tronc doit avoir accès au lac Supérieur des deux côtés. Il lui faut transporter le grain de l'ouest jusqu'à la baie du Tonnerre ; de là

ce grain sera transporté à l'est du lac Supérieur, par eau et non par voie ferrée. C'est là toute l'argumentation de M. Hays. C'est là ce que j'y vois, et c'est là ce qu'y voit un journal publié à Londres et très connu dans les cercles financiers : le "Financial News", qui disait, à la date du 9 mars 1904 :

Un coup d'œil sur la carte distribuée aux actionnaires suffira pour nous faire saisir la morale de M. Hays. On ne transportera pas le blé d'un bout à l'autre par voie ferrée. Le Canadien du Pacifique, le Grand-Nord et le Pacifique du Nord transportent le blé à Port-Arthur ou Duluth et utilisent à partir de là la voie d'eau. De même, le blé récolté par le Grand-Tronc-Pacifique sera transporté à Port-Arthur, et s'il reste un trajet à faire à l'est des grands lacs, il se fera par voie du Grand Tronc.

Mon très honorable ami hoche la tête en signe d'assentiment. Se rend-il compte de ce que cela veut dire ? Se rend-il compte que cela signifie le renversement de cette fable au sujet de la sauvegarde du privilège de transit et du maintien de la voie entièrement en territoire canadien ? Se rend-il compte que cela signifie la cessation des transports par nos propres ports de mer ? Se souvient-il qu'il n'y a pas une seule stipulation dans ce contrat dans le but d'empêcher le Grand Tronc de transporter ses marchandises à Portland comme auparavant ? Les grains seront dirigés sur Portland comme auparavant, parce que le chemin de fer du Grand Tronc les transportera à Portland comme il l'a toujours fait. Nous aurons encouru une très large part de la responsabilité et de la dépense nécessaires en vue de l'établissement dans les Territoires du Nord-Ouest d'un chemin de fer qui mettra le chemin de fer du Grand Tronc à même d'en agir ainsi. C'est la seule différence entre l'état de choses actuel et le précédent. L'Etat, obligeamment et généreusement, a consenti à se rendre responsable de la plus grande partie de la dépense requise pour arriver à construire à peu près 2,000 milles de chemin de fer dans les Territoires du Nord-Ouest ; et il a refusé dans le cours de la dernière session d'insérer une seule disposition interdisant au Grand Tronc de transporter ses marchandises à Portland. Nous proposâmes des amendements dans ce but, et le gouvernement les rejeta ; et lorsqu'on en vint à discuter le contrat, le gouvernement jugea encore à propos de s'abstenir d'imposer à la Compagnie du Grand Tronc la moindre obligation de transporter ses marchandises à des ports canadiens au lieu de Portland. De fait, il paraîtrait que ceux qui s'intéressent au progrès de Portland ne s'inquiètent pas beaucoup de l'avenir. Ils ont joui jusqu'aujourd'hui du trafic du Grand Tronc et ils comptent en jouir toujours. Ils ont l'assurance sincère, sublime, que la construction du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique à travers les territoires du Nord-Ouest canadien ne nuira en rien aux intérêts de Portland, mais que tout le trafic récolté là s'en ira grossir le commerce de Portland et que les ports d'Halifax et de Saint-John seront relégués dans la position qu'ils ont occupée jusqu'à présent. Certains des ministres se sont exprimés à cet égard avec une brutale franchise dans le cours de la dernière session quand nous soulevâmes la question. Nous leur demandions pourquoi ils n'imposaient pas à la Compagnie du Grand Tronc quelque obligation de porter ces marchandises à des ports canadiens ? L'honorable ministre de la Justice (M. Fitzpatrick) parla au nom du gouvernement dans la circonstance. Je signale ses paroles à mes honorables amis des provinces maritimes ; elles sont très importantes et très significatives :

Nos concurrents les plus acharnés dans le marché anglais sont les Américains, et cependant, c'est sur eux que nous devons compter, durant six et même sept mois de l'année, pour transporter nos produits sur ce marché.

Remarquez bien : il n'existe pas de débouché pendant six ou sept mois de l'année. Il poursuit :

Est-ce sage, est-ce prudent ? Comment les exportations peuvent-elles se faire de Montréal, en hiver, si ce n'est en faisant passer les marchandises par Portland, Boston et New-York ?

M. BROCK : Par Halifax.

LE MINISTRE DE LA JUSTICE : Comment le port d'Halifax pourrait-il lutter contre celui de Portland ? Il est pour ainsi dire deux fois plus éloigné que ce dernier.

M. BROCK : A quoi bon parler ?

LE MINISTRE DE LA JUSTICE : Est-il possible de méconnaître notre situation géographique ? Est-il possible d'ignorer les faits ? Quelle proportion de trafic de Montréal est passée par Halifax ? Quelle proportion de grain a été transportée de Montréal à Halifax ou à Saint-Jean ? Quelle quantité de nos produits alimentaires est passée par ces deux ports ? Nos produits ont toujours été invariablement dirigés sur les ports de Portland, d'Halifax ou de New-York. Ce qu'est Portland au Grand Tronc, Boston devra l'être au Canadien du Pacifique.

Ce sont là les paroles d'un ministre d'Etat au sujet de notre proposition d'imposer à la Compagnie du Grand Tronc quelque obligation de transporter ces marchandises vers des ports canadiens. Et le premier ministre tint presque le même langage. Quand je fis observer au très honorable gentleman qu'une fois le grain rendu à Québec, il serait transporté par le Grand Tronc à Portland, au lieu de St-John ou Halifax, il déclara qu'il n'en serait pas ainsi. Il déclara que par la nouvelle ligne la distance de Québec à Portland serait de quatre cents milles, d'après estimation—mais je pense qu'elle sera plus considérable,—et il déclara que la distance de Québec à St-John serait la même que celle de Québec à Portland.

Voici, d'après le compte rendu des Débats, page 12225, ce qui se passa :

Sir WILFRID LAURIER : La distance entre Portland et Montréal est de 300 milles, et celle

de Québec à Richmond de 100 milles ; on doit donc compter environ 400 milles de Québec à Portland.

La distance entre Montréal et Portland est de 300 milles. Celle entre Québec et Richmond où la ligne se raccorde au chemin de Montréal à Portland, est de 100 milles. On peut donc compter 400 milles de Québec à Portland.

Je fis observer au premier ministre que la distance qui sépare Québec de Portland est de 317 milles et demi, il me remercia des termes courtois en lesquels je l'avais repris et exprima son regret de ce que les conditions géographiques fussent telles, mais il ajouta qu'il serait obvié à cet inconvénient grâce au contrat, et ce contrat n'impose cependant pas la moindre obligation dans ce sens à la Compagnie du Grand Tronc. J'ai été étonné d'entendre le ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) exprimer la même opinion sur ce sujet. Comme je lui demandais si le contrat contenait quelque stipulation susceptible d'empêcher le Grand Tronc de diriger son trafic vers Portland, il me fit la réponse suivante qui se trouve consignée à la page 12442 des Débats :

LE MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a rien pour l'en empêcher, mais la compagnie ne pourrait pas exiger un tarif plus élevé pour le trafic qu'elle transportera aux ports canadiens que celui du transport aux ports américains.

Eh bien ! si, comme je disais l'année dernière, le Grand Tronc transporte le grain à Québec, s'il est libre d'exiger sur les 317 milles de parcours de sa ligne de Portland le même tarif que sur la ligne beaucoup plus longue de Saint-Jean à Halifax—et encore ne devra-t-il percevoir qu'une partie des recettes prélevées sur le trafic passant par ces deux villes—n'est-il pas évident qu'il aura tout intérêt à transporter le grain à Portland plutôt qu'à Saint-Jean ? C'est pourquoi je demandai à l'honorable ministre s'il n'importerait pas d'imposer à la Compagnie du Grand Tronc quelque obligation sous ce rapport. Qu'on me permette de continuer la citation :

M. BORDEN : Et Portland se trouvant plus proche que Saint-Jean et Halifax, la Compagnie du Grand Tronc transportera nécessairement son trafic à Portland.

Le MINISTRE DES FINANCES : Elle pourrait le transporter à Portland si elle était parfaitement libre ; mais d'après les conditions du contrat elle est obligée d'accorder les mêmes tarifs pour Saint-Jean et Halifax que pour Portland.

M. BORDEN : Elle accordera les mêmes tarifs, mais elle aura intérêt à transporter à Portland.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a pas de doute qu'elle fera plus d'argent en transportant le trafic à Portland, mais nous ne nous proposons pas de la laisser faire.

Qu'est-ce qui pouvait l'en empêcher ? Où est la stipulation du contrat qui pouvait l'empêcher de transporter le grain à Portland ?

M. BORDEN : Comment pourrez-vous l'en empêcher ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les tarifs de la route canadienne n'étant pas plus élevés que ceux de la route américaine, nous avons confiance que l'expéditeur canadien sera assez ami de son pays pour demander l'itinéraire sur un port canadien lorsque le tarif ne sera pas plus élevé que sur un port américain.

Quelques VOIX : Ah !

L'honorable M. FIELDING : Ecoutez ! écoutez !

M. R. L. BORDEN : Et j'ajoutai :

M. BORDEN : Alors, ce n'est pas sur les articles 42 et 43 que le ministre se repose pour empêcher l'expédition par les ports américains, mais sur le patriotisme de l'expéditeur canadien ?

Quelques VOIX : Très bien ! très bien !

M. R. L. BORDEN : La droite applaudit ; fort bien ! Nous allons nous imposer des obligations jusqu'à concurrence de $150,000,000 pour atteindre un but déterminé et devrons, en fin de compte, nous reposer sur le patriotisme des expéditeurs canadiens. Voilà la position où s'est placé le gouvernement. Le patriotisme canadien ne serait-il pas tout aussi ardent si nous ne nous obligions pas à payer $150,000,000 ? Comment une telle dépense peut-elle ajouter au patriotisme des Canadiens ? Le patriotisme des Canadiens est grand, nul plus que moi ne se plaît à le reconnaître et à le respecter ; mais ces compagnies transporteront les marchandises aux endroits où il sera le plus avantageux pour elles de le faire. D'après les citations que je viens de faire, le ministre des Finances a explicitement reconnu que le transport par voie de Portland rapportera plus de bénéfices à la Compagnie du Grand Tronc. Cela étant, et le contrat ne contenant aucune stipulation susceptible d'empêcher la compagnie de diriger son trafic vers Portland, où pensez-vous qu'elle le dirigera ? Pour moi, comme pour tous les membres de cette Chambre, il ne saurait y avoir deux réponses à cette question. En l'absence de toute stipulation préventive, la compagnie trouvant de plus grands avantages pécuniaires à diriger son trafic vers Portland, continuera de l'y diriger à l'avenir tout comme elle l'a fait par le passé.

Je ne puis partager l'avis du ministre de la Justice, qui prétend qu'on ne saurait effectuer avec avantage le transport des marchandises à Halifax et à Saint-Jean. En effet, les rapports de l'exploitation de l'Intercolonial pendant les derniers six mois établissent le contraire, si toutefois le gouvernement a dit la vérité en réponse à une question qui lui a été posée tout récemment. Le gouvernement a tenté l'expérience—il faut dire que c'était à l'époque où l'on croyait une élection générale très prochaine—en dirigeant un certain nombre de chargements de grain vers Halifax, et on l'a interpellé à ce sujet. Voici l'interpellation et la réponse qui y fut faite :

M. KEMP :

1. Combien de boisseaux de grains destinés à l'exportation le chemin de fer Intercolonial a-t-il transportés à Halifax pendant les six mois qui ont précédé le 1er mars 1904 ?

2. Quelle quantité a été transportée chaque mois ?

3. De quels ports des lacs ces grains avaient-ils été expédiés ?

4. Quels étaient les frais de transport entre ces ports des lacs et Halifax ?

5. Quel était le parcours de chacun des chemins de fer par lesquels ces grains ont voyagé ?

6. Quelles ont été les recettes de chaque chemin de fer par boisseau ?

7. Quelle a été la dépense approximative par boisseau occasionnée par ce service de l'Intercolonial ?

L'honorable JAMES SUTHERLAND (ministre des Travaux publics) :

1. Le nombre de boisseaux de grains transportés à Halifax par le chemin de fer Intercolonial durant les six mois qui ont précédé mars 1904, et destinés à l'exportation, a été de 87,826½ pour le blé, et 59,611 pour le blé d'Inde.

2. Les chiffres ont été les suivants pour chaque mois :

	Boisseaux.
Novembre, blé	47,836
Décembre, blé	23,990½
Janvier, blé	16,000
Janvier, blé d'Inde	59,611

3. Tout ce grain a été expédié de Depot-Harbour.

4. Le tarif de Depot-Harbour à Halifax était :

	Par boisseau.
16,000 boisseaux de blé	5.15
31,836 " "	4.90
39,990½ " "	5.40
25,178½ " " blé d'Inde.	4.94
33,892½ " " "	5.00

5. Le parcours pour chaque chemin de fer par voie duquel ces grains ont été transportés est comme suit:

	Milles.
Canada-Atlantique	346
Grand Tronc	34
Intercolonial	828

6. Les recettes par boisseau pour chaque chemin de fer ont été les suivants :

	Cents.
Chemin de fer du Canada-Atlantique sur 16,000 boisseaux de blé	2·27½
Chemin de fer du Grand Tronc sur 16,000 boisseaux de blé	·59
Chemin de fer Intercolonial sur 16,000 boisseaux de blé	2·27½
Chemin de fer Canada-Atlantique, sur 31,836 boisseaux de blé	2·15
Chemin de fer Grand Tronc sur 31,836 boisseaux de blé	·60
Chemin de fer Intercolonial sur 31,836 boisseaux de blé	2·15
Chemin de fer du Canada-Atlantique sur 39,990½ boisseaux deblé	2·40
Chemin de fer du Grand Tronc sur 39,990½ boisseaux de blé	·60
Chemin de fer Intercolonial sur 39,990½ boisseaux de blé	2·40
Chemin de fer du Canada-Atlantique sur 25,718½ boisseaux de blé d'Inde	2·19
Chemin de fer du Grand Tronc sur 25,718½ boisseaux de blé d'Inde	·56
Chemin de fer Intercolonial sur 25,718½ boisseaux de blé d'Inde	2·19
Chemin de fer du Canada-Atlantique sur 33,892½ boisseaux de blé d'Inde	2·22
Chemin de fer du Grand Tronc sur 33,892½ boisseaux de blé d'Inde	·56
Chemin de fer Intercolonial sur 33,892½ boisseaux de blé d'Inde	2·22

7. La dépense approximative par boisseau pour le service exécuté par l'Intercolonial s'est élevée à 2·27 cents. Il s'est produit une légère perte sur ce trafic d'exportation ; mais cette opération ne saurait être considérée désavantageuse si l'on fait entrer en ligne de compte le trafic à destination de l'intérieur et le trafic-voyageur assurés par là à l'Intercolonial.

M. P. L. BORDEN.

Voyons maintenant ce que représentent ces données, et les conclusions qu'on en peut tirer par rapport à la prolongation de l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne :

L'Intercolonial a perçu, disons 2.25 cents pour le transport de chaque boisseau sur un parcours de 828 milles.

Les autres chemins de fer ont reçu 2.75 pour chaque boisseau transporté sur un parcours de 380 milles.

En mettant la moyenne à cinq cents, une égale division des tarifs eu égard au parcours donnerait :

Pour l'Intercolonial	3·4 cents
Pour les autres lignes	1·6 cent

De plus, si, comme le gouvernement l'a déclaré, le coût du transport sur 828 milles de parcours a été de 2.27 cents par boisseau, il s'ensuit que le coût du transport sur le parcours entier de 1,208 milles doit être de 3.31 cents par boisseau. Voici donc la conclusion à laquelle on est obligé d'arriver : D'après la déclaration du gouvernement, le transport du grain depuis un port de la baie Georgienne jusqu'à Halifax peut s'effectuer à raison de 3.31 cents par boisseau ; or, on a perçu sur le transport des chargements en question une moyenne de 5 cents par boisseau, ce qui donnerait à l'Intercolonial un bénéfice net de 1¾ cent par boisseau, si son réseau s'étendait depuis Halifax jusqu'à la baie Georgienne.

Comment le ministre de la Justice, comment les députés de la droite peuvent-ils affirmer qu'on ne saurait transporter avec profit le grain depuis les ports de la baie Georgienne jusqu'à Halifax ou à Saint-Jean si on prolongeait l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne ? La question est encore sans réponse. Si la déclaration ministérielle n'est pas erronée, qu'on prolonge l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne, et le transport des grains lui fera réaliser des bénéfices superbes. La réponse que l'on a faite à cette interpellation démontre péremptoirement combien il est urgent de prolonger sans retard l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne, combien il importe que le gouvernement s'impose le devoir de prolonger tout de suite ce chemin et de faire bénéficier la

province d'Ontario des avantages d'un chemin de fer national, avantages dont jouissent depuis si longtemps la province de Québec et les provinces maritimes.

J'aborde maintenant l'étude détaillée des dispositions du contrat suplémentaire. Arrêtons-nous un instant au premier paragraphe. Je l'ai déjà dit, le premier ministre nous a suppliés dans les termes les plus pressants, l'année dernière, de ne pas tarder plus longtemps, et cependant le premier paragraphe du contrat supplémentaire porte que le délai dans lequel la construction de la division de l'ouest devra être complétée sera prolongé jusqu'au premier décembre 1911, et le paragraphe est modifié en conséquence. Sans vouloir poser à l'expert en matière de chemins de fer, il me semble que l'on aurait pu compléter en deux, certainement en trois ans les quelques mille milles de voie ferrée que l'on se propose d'établir entre Winnipeg et Edmonton. Je tiens de source autorisée qu'une moyenne d'un mille de construction par jour n'est pas exagérée, surtout dans des prairies comme celles de l'ouest, de sorte que cette moyenne permet de construire en trois ans la ligne depuis Winnipeg jusqu'à Edmonton. Il faut tenir compte, je ne l'ignore point, de la rigueur de nos hivers, mais il me semble néanmoins qu'on pourrait compléter les travaux de construction du chemin en beaucoup moins de huit années, et que le gouvernement n'aurait pas dû accorder une prolongation de délai comme celle qu'il accorde contre toute raison. Mon très honorable ami a-t-il oublié ses exhortations de l'année dernière ? A l'entendre il n'était pas de ceux qui veulent toujours attendre au lendemain ; le flot nous débordait. Le flot ne nous déborde-t-il pas autant cette année que l'année dernière? Le besoin n'est-il pas devenu plus pressant ? Le flot a dû assurément nous envahir davantage durant l'année qui s'est écoulée depuis que le premier ministre a prononcé son discours. Comment se fait-il qu'on ne retrouve plus dans les paroles de mon très honorable ami cette instance qui les caractérisait l'année dernière? L'année dernière, le flot nous débordait, nous ne pouvions plus ajourner les solutions ; cependant, mon très honorable ami voudra bien ne pas oublier que le gouvernement n'a pas encore trouvé moyen de faire explorer la contrée que doit traverser cette division de l'est du chemin de fer. Puisque le flot nous débordait, puisqu'il y avait crise et que les solutions ne pouvaient plus être ajournées, pourquoi le gouvernement est-il resté inactif depuis six ou sept mois, pourquoi n'a-t-il pas fait explorer la contrée que doit traverser la division de l'est ? Serait-ce, comme on l'a dit en certains quartiers où la division de l'est n'est guère en faveur, parce qu'on a décidé de ne pas construire cette division? Serait-ce parce qu'on ne veut plus prolonger la ligne à l'est de North-Bay ? Je l'ignore, mais c'est ce que prétendent, si je ne me trompe, certains personnages de la province d'Ontario qui déclarent connaître ce dont ils parlent. Mon très honorable ami (le premier ministre) a dû emprunter la formule de ses atermoiments à quelque grand poète. Qu'on me permette de faire une légère paraphrase et de définir comme suit l'attitude du gouvernement :

To-morrow and to-morrow and to-morrow
Creeps on this petty pace from day to day,
And all our yesterdays have seen the route
Unknown and unsurveyed.

On se croise les bras. On n'a rien fait, et, je le répète, le délai relatif à la construction de la divison de l'ouest a été prolongé sans raison à huit années à compter de décembre dernier. Cette prolongation, je la combattrai tant que le gouvernement n'en aura pas démontré l'absolue nécessité ; je la combattrai en tant qu'elle se rapporte à la section des prairies. Si le gouvernement avait accordé une certaine prolongation de délai relativement à la construction de la section des montagnes, il n'y aurait peut-être rien à redire, mais il n'oblige la compagnie à compléter aucune de ses sections avant le 1er décembre 1911. Bien que, comme nous le savons tous, l'ouest ait en ce moment un besoin urgent de nouvelles facilités de transport par chemin de fer, on a tout simplement stipulé que la ligne devra être parachevée dans huit ans. Le gouvernement aurait dû, ce me semble, imposer des conditions plus rigoureuses par rapport à la construction de la ligne depuis Winnipeg jusqu'à l'endroit où commencera la section des montagnes, et je regrette vivement qu'il ait fait une telle concession à la Compagnie du Grand Tronc sans se soucier davantage de ces points divers.

Les termes du deuxième paragraphe me paraissent assez singuliers ; mais comme les observations que j'aurais à faire à ce propos seront plus de mise lorsque la Chambre siégera en comité, je les réserverai pour ce moment-là.

Le troisième paragraphe me paraît un peu suspect. On dirait que l'on se propose de renoncer à la division de l'est à l'exception de la partie de la ligne qui s'étendra de Winnipeg à North-Bay. La chose serait facile à faire, grâce à l'article 21 du contrat de l'année dernière, où il est stipulé que l'on pourra suspendre les travaux de construction entre les sessions du parlement. Voici la nouvelle stipulation :

La compagnie aura droit de louer des commissaires qui seront nommés sous l'empire du présent acte et d'exploiter les parties de ladite division de l'Est au fur et à mesure qu'elles seront terminées.

Supposons que la ligne soit terminée depuis North-Bay ou ses environs jusqu'à Winnipeg, que la compagnie l'afferme, et qu'on ne presse pas plus les travaux sur le reste de la division de l'est que le gouvernement n'a pressé les travaux d'exploration depuis six mois, qu'arriverait-il ? Le Grand Tronc aurait précisément trouvé la réalisation du

projet qu'il avait tout d'abord proposé au gouvernement.

Il me semble qu'on a déjà traité de prématuré la construction de certaine partie de la ligne. Il a été question de cela, paraît-il, dans une circulaire que l'on a distribuée aux actionnaires du Grand Tronc avant leur dernière réunion, et il en sera probablement encore question d'ici à la clôture du présent débat. Mes observations ont déjà duré si longtemps que je ne crois pas devoir m'occuper de ce sujet à cette heure.

Le quatrième paragraphe comporte une importante concession à la Compagnie du Grand Tronc, et plus on étudie ces paragraphes l'un après l'autre, plus c'est la même chose : ce n'est que concession à l'avantage de la compagnie et rien à celui du pays. C'est un thème qui se développe avec une monotonie assommante tout le long de ce contrat supplémentaire. Chaque concession est faite à l'avantage de la compagnie ; mais où voit-on en cela l'intérêt du pays ? Si nous n'avons pas encore eu connaissance de concessions faites au pays, peut-être en trouverons-nous avant d'avoir terminé l'étude de ce document.

M. FIELDING : Je n'ai pas bien saisi ce que mon honorable ami a dit au sujet de certaine circulaire que l'on aurait distribuée à l'assemblée des actionnaires du Grand Tronc. L'honorable député aurait-il l'obligeance de répéter ce qu'il a dit ?

M. R. L. BORDEN : J'ai dit qu'il a été question d'une circulaire ou d'un mémoire qu'auraient mentionné certains actionnaires du Grand Tronc à la dernière assemblée générale. J'ai lu quelque part que dans le discours qu'il a prononcé à cette assemblée, M. Allen a fait allusion à une circulaire qui avait été adressée aux directeurs, je crois, et je pense qu'on l'a également mise sous les yeux de certains actionnaires ; on y traitait de projet prématuré la construction d'environ 500 milles de cette ligne.

L'honorable M. FIELDING : De la ligne que le Grand Tronc devait construire ?

M. R. L. BORDEN : Non, de celle que le gouvernement lui-même doit construire.

L'honorable M. FIELDING : L'honorable député sait-il qui avait adressé cette circulaire ?

M. R. L. BORDEN : Tout ce que je sais, c'est qu'il en a été question comme je viens de dire.

L'honorable M. FIELDING : Mon honorable ami a dit qu'on la produirait.

M. R. L. BORDEN : D'ici à la clôture du présent débat, je communiquerai à mon honorable ami tous les renseignements que nous avons à ce sujet. Il est bien certain qu'il a été question de cette circulaire. Cela, je puis en donner l'assurance à mon honorable ami, si toutefois le compte rendu que nous avons de l'assemblée est véridique—et j'ai tout lieu de croire qu'il l'est. Je ne sais pas au juste quelle était la nature de la circulaire et j'ignore en quels termes elle était conçue, mais ce qui m'a frappé, c'est qu'on y parlait d'une certaine partie de la ligne comme d'un projet prématuré. Nous aurons peut-être l'occasion de revenir sur ce sujet un peu plus tard.

L'honorable M. FIELDING : Aurons-nous la circulaire ?

M. R. L. BORDEN : Nous ne l'avons pas. Je croyais m'être exprimé en termes assez clairs. Nous n'avons pas la circulaire, mais on pourra l'obtenir du Grand Tronc. Je ne suis pas dans la confidence de cette compagnie, mais mon honorable ami l'est, et il trouvera moyen de produire ce document, s'il le juge à propos.

L'honorable M. FIELDING : C'est mon honorable ami et non moi qui a mentionné cette circulaire, et si quelqu'un doit la produire, c'est bien encore lui.

M. R. L. BORDEN : J'ai dit ce que je croyais être la vérité, car j'ai puisé mes renseignements dans un compte rendu digne de foi de ce qui s'est passé à cette assemblée. J'ai fait remarquer qu'un assistant a fait allusion à cette circulaire en présence de l'assemblée. Je n'ai pas dit que je l'avais vue. Je ne l'ai pas vue, mais j'ai bien lu ce qu'en a dit cette personne, et ce qui m'a frappé, c'est que l'on y traitait de projet prématuré la construction d'environ 500 milles de la ligne. Au dire de la personne en question, cette assertion était contenue dans la circulaire. Cette personne disait-elle vrai ou non, c'est ce que j'ignore. Je n'étais pas là pour l'entendre, mais le compte rendu que j'ai eu de cete assemblée lui attribuait cette observation.

Ce quatrième paragraphe compte une très importante concession à la Compagnie du Grand Tronc. Il oblige le gouvernement à garantir les trois quarts du coût, quel qu'il puisse être, de la section des montagnes et diminue d'autant la garantie du Grand Tronc. La responsabilité du pays devient ainsi illimitée. Pourquoi cela ? Si nous devons virtuellement fournir tout le crédit, pourquoi ne pas aussi fournir le reste et garder tout le chemin ? Au début, on nous a répété à satiété que le Grand Tronc donnait son assentiment à toutes les stipulations du contrat et qu'on ne pourrait accepter aucun amendement, attendu que chaque point avait été définitivement réglé. Comment se fait-il donc que le gouvernement soit revenu sur ses déclarations et sur son attitude pour faire ainsi assumer au pays la responsabilité très grave et illimitée que comporte le quatrième paragraphe ? Je prie mon très honorable ami de remarquer qu'il établit un précédent qui ne s'arrêtera peut-être pas au cas présent. A la dernière session, au moment où nous nous engagions à accorder une certaine aide au Grand-Tronc-Pacifique, je lui ai fait observer qu'un autre transconti-

nental, le Canadian-Northern, viendrait peut-être un de ces jours frapper à notre porte pour nous demander de l'aide à son tour.

Le précédent que nous avons établi n'est-il pas de nature à pousser cette compagnie-là ou toute autre compagnie de chemin de fer transcontinental à venir demander de l'aide au parlement, surtout quand on nous voit augmenter encore l'aide très généreuse que nous avons accordée au Grand Tronc relativement à la section des montagnes ? Le premier ministre a sans doute oublié combien les personnes qui viennent solliciter l'aide du parlement se plaisent à invoquer ces précédents. Nous accordions $30,000 par mille, nous accordons maintenant $37,500, et la seule raison alléguée pour cela par le premier ministre, c'est qu'il existe une certaine gêne sur le marché monétaire et qu'il n'est pas aussi facile de contracter aujourd'hui un emprunt qu'il l'était il y a cinq ou six mois. Cette raison ne m'a pas paru suffisante, étant donné surtout que le ministre des Finances a émis l'opinion que cette gêne n'est que passagère. Cela ne devrait pas nous autoriser à établir un précédent que l'on ne cessera jamais d'invoquer contre nous, ni à nous imposer des obligations permanentes, ou du moins des obligations qu'il nous faudra supporter pendant cinquante ans.

La Chambre suspend sa séance à six heures.

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend sa séance à huit heures.

M. R. L. BORDEN : M. l'Orateur, quelques instants avant la suspension de la séance, je parlais d'une observation faite à la récente assemblée des actionnaires du Grand Tronc par un de ces derniers. Pour être d'une scrupuleuse exactitude, je vais citer ses paroles telles qu'elles sont rapportées dans un compte rendu. Je ne veux pas donner à entendre que cette circulaire a été distribuée aux actionnaires à cette assemblée-là ; et si mes paroles pouvaient comporter un tel sens, je tiens à déclarer que ce n'est pas cela que j'ai voulu dire. Cet actionnaire a dit :

> Je lis dans un mémoire officiel qu'en ce qui concerne 500 milles,—depuis Québec jusqu'à North-Bay,—le projet " est probablement prématuré ".

J'ignore ce que cette personne entend par " mémoire officiel," mais je crois qu'il s'agit d'un mémoire publié par le Grand Tronc ou par quelque esprit dirigeant de cette compagnie. A tout événement, voilà ce que j'ai trouvé dans le compte rendu du discours de cette personne

L'honorable M. FIELDING : Dans quel journal ?

M. R. L. BORDEN : Ce n'est pas dans un journal. Cette déclaration se trouve dans le rapport sténographié du discours de cette personne——

L'honorable M. FIELDING : Qui l'a sténographié ?

M. R. L. BORDEN : Je vais essayer de satisfaire la curiosité un peu fastidieuse de mon honorable ami. On dit que c'est M. James W. Mills, 13 Cheverton Road, Hornsey Lane, W.

L'honorable M. FIELDING : Ce rapport a-t-il paru dans quelque journal ?

M. R. L. BORDEN : Non, mais je crois savoir que cette personne est absolument digne de foi. Je ne sache point que la publication du rapport dans un journal quelconque puisse ajouter en rien à son authenticité. Mais on pourrait fort bien le faire publier par un journal cette semaine même, si mon honorable ami ne pense pas comme moi.

Au cours de mes remarques, j'ai passé en revue différents articles du contrat supplémentaire ; j'aborde maintenant l'étude de l'article 5, qui se lit comme suit :

> 5. Nonobstant toutes stipulations contenues audit contrat, le gouvernement pourra et devra, en respectant toujours la proportion établie audit contrat entre la section des Prairies et celle des Montagnes, de la division de l'Ouest, exécuter pour les fins, et à d'autres égards, sous la réserve des stipulations dudit contrat, la garantie des obligations de ladite compagnie à être émises pour couvrir le coût de ladite division de l'Ouest de la façon dont il pourra être convenu, de manière à porter la somme produite par la réalisation desdites garanties à un chiffre égal à soixante-quinze pour cent du coût de la division de l'Ouest, établi ainsi qu'il est pourvu dans ledit contrat, mais ne dépassant pas, pour ce qui est de la section des Prairies, la somme de treize mille piastres ($13,000) par mille.

Comme je l'ai déjà fait observer, cet article contraint à donner des garanties dont l'étendue est quelque peu indéfinie ; il permet aussi de manœuvrer de façon que les obligations rapportent de gros bénéfices. Il ne paraît pas y avoir de restriction quant à la remise à faire par rapport au placement des obligations—l'article ne contient aucune stipulation précise à ce sujet. A la faveur de cet article, le chemin pourra être construit en grande partie, ce me semble, aux frais de l'Etat, même la partie de la ligne qui est censée devoir être construite à même les fonds à être prélevés sur les obligations du Grand Tronc. Il semble que le gouvernement n'a aucun contrôle sur le taux auquel les obligations devront être émises—nulle disposition du contrat ne lui confère expressément ce pouvoir. Le gouvernement pourra-t-il fixer lui-même les remises à être exigées par rapport au placement des obligations ? Cet article me paraît excessivement favorable à la compagnie, et si l'on a mis quelques restrictions relativement au placement des obligations, elles sont tout à fait insuffisantes.

Passons maintenant aux articles 6, 7 et 8 qui peuvent, ce me semble, être étudiés en même temps. Le premier ministre en a donné lecture ; ils se rapportent sur la durée du retard qui constituera une violation de contrat de la part de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, dans le cas où celle-ci ne solderait pas les obligations garanties par le gouvernement ; ils se rapportent aussi sur les moyens à prendre au cas où cette violation justifierait le gouvernement d'intenter des procédures. L'an dernier, les membres du cabinet, et plus particulièrement l'honorable ministre de la Justice (l'honorable M. Fitzpatrick), insistèrent fortement sur la stipulation portant que s'il y avait violation du contrat par rapport aux obligations, le gouvernement pourrait prendre possesion immédiate du chemin. Il pouvait faire plus—il lui était loisible de mettre fin au contrat, de faire vendre la propriété, de l'acheter, et d'exploiter lui-même la ligne. Mais quelle sorte de stipulation trouve-t-on ici ? Le gouvernement ne pourra rien faire tant que la compagnie n'aura pas manqué pendant cinq ans à ses engagements par rapport aux obligations que l'Etat aura garanties.

Mais la compagnie pourra être en faute durant quatre ans et demi et continuer de l'être durant tout le temps pour lequel les obligations auront été émises, et d'après les termes de cette convention supplémentaire il sera tout à fait impossible au gouvernement d'agir. La compagnie pourra donc lui faire payer l'intérêt sur les obligations garanties, puis faire elle-même les versements subséquents et le laisser absolument sans recours et sans recevoir d'intérêt sur le montant par lui fourni, jusqu'à l'époque prévue pour le remboursement des obligations. Si j'ai tort de croire que ce soit là l'effet du contrat le ministre de la Justice pourra me reprendre lorsqu'il traitera la question en comité.

Mais si la compagnie reste en faute durant plus de cinq ans, quelle sera la situation du gouvernement? L'année dernière on a beaucoup insisté sur le fait que le gouvernement pourrait se prévaloir de son hypothèque pour s'emparer du chemin, mais cela ne lui est plus possible, ce remède n'existe plus, il peut seulement exiger la nomination d'un séquestre. Mais tant que durera cette charge il faudra des capitaux pour entretenir le chemin et l'améliorer. Ces capitaux, qui devra les fournir? Le gouvernement, comme de raison. Un séquestre ou gérant ne peut, en pareil cas, administrer un chemin de fer aussi bien que le pourrait une corporation puissante et bien pourvue de capitaux. L'année dernière on a beaucoup appuyé sur le le fait que le gouvernement avait une première hypothèque. Mais aujourd'hui cette hypothèque n'est plus la première, parce que, s'il y a des excédents de recettes pendant l'administration du séquestre, on ne pourra les consacrer au paiement des obligations garanties par le gouvernement ; les trois quarts seulement en devant être employés à cette fin, et le quart, à éteindre les obligations garanties par le Grand Tronc. Le gouvernement me paraît tout à fait dans la même situation que le Grand Tronc relativement aux obligations par lui garanties ; en réalité, il n'a pas d'hypothèque du tout, puisqu'il ne peut se prévaloir de ses droits de créancier hypothécaire pour s'emparer définitivement du chemin. Il n'a qu'un gage qu'il ne peut forfaire, mais dont il peut seulement se prévaloir pour faire fonctionner le chemin et en consacrer les excédents de recettes au paiement de l'intérêt sur les obligations garanties par lui et sur celles qui auront été garanties par la compagnie, dans la proportion de trois quarts quant aux premiers et d'un quart quant aux autres.

Quelle est la raison de cette modification? N'est-il pas vrai, comme l'ont dit l'an dernier le minstre des Finances et le ministre de la Justice, que les conditons de la convention intervenue en premier lieu furent parfaitement comprises et agréées par le Grand Tronc? Pourquoi mettre le pays dans une situation tout autre que celle prévue l'an dernier? Pourquoi ce changement? Quelle influence a-t-on exercée sur le gouvernement pour le faire renoncer à ce qu'il considérait si important l'année dernière et à ce sur quoi il reposait tant de confiance, s'il faut en juger d'après les déclarations faites officiellement à la Chambre et au pays?

A mon sens, cette disposition peut avoir un bien curieux effet, et c'est celui-ci :

Dans un temps de prospérité l'intérêt sur les obligations garanties par le gouvernement pourra être payé par le Grand-Tronc-Pacifique, et il pourra en être ainsi tant que le commerce se développera et que le pays sera prospère ; mais advenant une dépression et quelqu'une des parties concernées n'ayant plus d'intérêt à ce que le chemin de fer continue d'être administré par le Grand-Tronc-Pacifique, le gouvernement sera obligé de s'en emparer si on continue d'être en faute. Alors, durant cinq, dix ou quinze ans il lui sera permis d'en garder possession, d'avancer l'argent nécessaire pour l'entretenir et le faire fonctionner tant que règnera la dépression. Mais quand la prospérité renaîtra et qu'on aura soldé les arrérages d'intérêt, il devra le rendre, et le Grand-Tronc-Pacifique qui, à ce sujet, n'est qu'un nom servant à désigner le Grand Tronc, le reprendra et fera tous les profits qu'il lui sera possible de faire en l'exploitant durant ce nouveau règne de prospérité. Je ne vois pas comment peut être justifiable une stipulation de cette nature, qui ne se trouvait pas dans la convention faite en premier lieu, convention agréée et approuvée par ceux-là mêmes qui demandent ces changements.

J'arrive au paragraphe 9, où le gouvernement paraît s'être surpassé. Il a trait à une question fort controversée ici l'année dernière : La possibilité, pour le Grand Tronc, de spéculer sur une très grande partie des actions de cette compagnie qui, c'est enten-

du, doit être transportée au Grand-Tronc-Pacifique sans autre équivalent que ce qu'on est convenu d'appeler son appui relativement à ce projet. Voici la teneur de cet article :

9. Nonobstant toute stipulation contenue au paragraphe 27 dudit contrat, la Compagnie de chemin de fer le Grand Tronc ne devra pas, après qu'elle aura acquis les vingt-cinq millions de piastres ($25,000,000) d'actions ordinaires qui y sont mentionnés (moins les actions possédées par les directeurs, limitées au chiffre de mille actions), être empêchée de disposer desdites actions ordinaires de la manière qu'elle jugera à propos, pourvu, toutefois, que ladite compagnie persiste à posséder la majorité desdites actions à tel titre qui assurera à ladite Compagnie de chemin de fer le Grand Tronc, le rôle actif dans la direction de la compagnie.

Les derniers mots sont très significatifs, j'en parlerai plus loin.

M. l'Orateur, toute la députation se rappelle l'attitude prise l'année dernière au sujet de ces actions-là. L'opposition a présenté plus d'une motion d'amendement pour que le Grand Tronc payât au pair et elle a cherché à démontrer que si, comme elle le redoutait, ces actions tombaient aux mains du Grand Tronc moyennant un équivalent purement nominal ou sans équivalent du tout, cette compagnie-là les ferait servir à augmenter les taux qu'elle imposerait au public pour leur faire produire des dividendes. L'attitude prise alors par le gouvernement était bien définie, car elle fut affirmée mainte et mainte fois avec la plus grande énergie par le ministre des Finances et au moins une fois par le ministre de la Justice et d'autres membres du gouvernement. Les déclarations officielles, les déclarations solennelles que l'on fit alors, le premier ministre les considère-t-il comme ayant été reléguées dans les arcanes des spicilèges ? Je l'ignore. Toutefois, je lui en lirai quelques-unes. Si jamais il y eût volte-face plus extraordinaire que celle qui s'accuse dans le document que l'on vient aujourd'hui nous demander de ratifier, je voudrais qu'un député ministériel eût la bonté de me la signaler. L'honorable ministre des Finances a dit, en réponse aux objections faites par l'opposition, page 8821 des Débats :

Nous avons mis comme condition que ces actions soient entièrement détenues non par les promoteurs, non pas même par les directeurs du Grand Tronc individuellement, mais par la Compagnie du Grand Tronc elle-même ..... Où donc est le grand avantage des promoteurs, puisqu'ils n'auront à se partager que 1,000 actions sur les 250,000 qui seront émises ?

Mais maintenant on va mettre les actions sur le marché, on va les livrer à la spéculation, et la raison donnée l'année dernière par le ministre des Finances comme si puissante disparaît complètement.

Un peu plus loin ce ministre disait, page 8821 :

Si le Grand Tronc achetait ces actions à un prix relativement bas, pour les remettre ensuite sur le marché, on y pourrait trouver à redire.

Les déclarations faites à la réunion des actionnaires du Grand Tronc et les commentaires qu'elles ont provoqués de la part des journaux financiers les plus importants de Londres nous ont appris que le Grand Tronc s'attend à recevoir ces actions, c'est-à-dire toute la somme de $25,000,000 qu'elles représentent, comme équivalent de l'appui qu'il accorde à cette entreprise et dont je parlerai plus loin.

Mais le ministre des Finances continue ainsi, page 8821 :

Mais le Grand Tronc ne devra pas seulement les acheter, il devra aussi les détenir toujours ; il ne lui sera pas permis d'en mettre pour un seul dollar sur le marché ; il sera impossible d'acheter une seule de ces actions, elles seront détenues par le Grand Tronc et personne ne pourra en vendre ni en acheter. Où sont donc les probabilités de spéculation ?

Voilà l'argument fondamental de mon honorable ami. Cependant, malgré cette déclaration du gouvernement, voici un article en vertu duquel on placera plus de douze millions de ces actions sur le marché pour des fins de spéculation. Mais nous ignorons pourquoi le gouvernement permet cela, le premier ministre n'ayant jeté absolument aucune lumière sur ce point cet après-midi. Ce n'est pas tout. Le ministre des Finances, s'il m'est permis de le citer encore et de ne pas considérer comme de simples extraits de spicilèges les déclarations qu'il a faites officiellement à la Chambre, a ajouté, page 11495 :

Je prétends que nous ne sommes nullement intéressés à ce que ces deux compagnies pourront faire à cet égard. S'il s'agissait d'actions à mettre en vente sur le marché, j'en conviens, nous serions fort intéressés à la chose.

M. l'Orateur, il semble que le gouvernement a absolument perdu de vue cet intérêt, lorsqu'il a fait cette convention supplémentaire. Voici ce que mon honorable ami a dit ensuite :

S'il s'agissait d'actions que la Compagnie du Grand Tronc pourrait acquérir à 25 pour 100, et que plus tard d'autres personnes achèteraient au pair, la chose serait bien différente, et voici pourquoi lorsque plus tard il s'agirait du remaniement des prix de transport, de façon à ce qu'ils gagnent un dividende légitime sur les 100 centins versés par le détenteur actuel ou sur les 25 centins versés primitivement dans le trésor, alors l'acheteur des actions serait en fort bon lieu de dire : J'ai acheté ces actions au pair.

C'est-à-dire que lorsque le Grand-Tronc aura pris pour $12,000,000 de ces actions qu'il reçoit en échange de l'appui qu'il accorde à cette entreprise et les aura placés entre les mains d'acheteurs de bonne foi, ces gens, de l'aveu du ministre des Finances, auront droit de venir dire : Nous allons payer cent pour cent, mais nous voulons que

vous établissiez, par rapport à ces lignes de l'ouest, des tarifs qui nous permettent de toucher des dividendes justes et raisonnables.

Mais, M. l'Orateur, ce n'est pas encore tout. Je citerai derechef les paroles du ministre des Finances, parce que, de tous les ministres de la Couronne, c'est celui qui s'est prononcé de la façon la plus catégorique à cet égard. Voici ce qu'il a dit, page 11496 :

A mon avis, ce qui constitue la force de cette entreprise, c'est que non seulement la Compagnie du Grand Tronc est au fond de l'affaire, mais qu'elle y est partie intéressée. Si elle acquiert ces actions à 25 centins, elle ne saurait les vendre ni à 16 centins le lendemain ni à 100 centins plus tard. Elles devront demeurer dans la caisse de la Compagnie du Grand Tronc.

Mais afin qu'il ne reste aucun doute sur l'attitude du gouvernement à cet égard, le ministre des Finances se prononça, plus loin, d'une façon encore plus catégorique. Bien que dans une circonstance, il fût aidé par le ministre de la Justice, il parut s'être chargé de cette affaire pour le gouvernement, car, avec sa force et sa logique habituelles, il défendit, par les meilleures raisons qu'il lui fût possible de donner, l'attitude prise par le gouvernement à cette époque. Voici ses paroles, page 12109.

Ces actions ne pourront être mises en vente et passer aux mains d'autres personnes et subséquemment peut-être, être traitées, dans la fixation des tarifs de transport, comme capital d'une valeur factice.

Les actions ne seront pas mises en vente, dit-il. Eh ! bien, d'après cette disposition je comprends qu'il en sera placé pour $12,000,000 sur le marché et que plus tard, lorsqu'il s'agira d'établir les taux de transport, cette somme sera considérée comme capital fictif. Je voudrais connaître les raisons, s'il en est, qui ont porté le gouvernement à faire cette concession exorbitante et si grosse de conséquences pour le peuple, au sujet des taux de transport. Le ministre des Finances continue ainsi :

Nous croyons qu'il est important, pour bien des raisons, que la Compagnie du Grand Tronc fasse l'acquisition et retienne possession de ces parts, et qu'elle ne s'en dessaisisse pas. Nous insistons donc pour qu'elle acquière ces actions et en retienne la possession.

Quant et pourquoi ont-ils cessé d'insister ainsi ? Telle était l'attitude du gouvernement à cette époque, il insistait. Pourquoi donc a-t-il consenti à cette disposition? Nous voici invités à étudier une situation entièrement différente, un nouveau contrat, une nouvelle stipulation qui donne lieu à tous les maux contre lesquels le ministre des Finances nous disait, l'année dernière, que le pays était complètement protégé. Ce n'est pas encore tout. Sans vouloir fatiguer la Chambre par des citations, je crois qu'il importe de mettre ces déclarations—je pourrais les appeler déclarations ou promesses—faites au pays par un ministre aussi important que le ministre des Finances, d'une façon assez détaillée sous les yeux du parlement et du peuple, afin d'obtenir, si toutefois c'est possible, une réponse établissant pourquoi le gouvernement change d'attitude d'une façon si extraordinaire sur une question si sérieuse. L'honorable ministre des Finances a été plus loin, il a dit, page 12110-12111 :

Nous obtenons de l'ancienne Compagnie du Grand Tronc, comme je l'ai dit, deux avantages importants : D'abord qu'elle va acquérir et détenir le capital-actions et de cette manière s'associer étroitement à l'entreprise ; en second lieu, qu'elle va garantir les obligations jusqu'à concurrence du quart, ou peut-être plus, du restant de la somme requise pour la construction de la division de l'ouest. Nous croyons que ces deux obligations dont la Compagnie du Grand Tronc se charge sont importantes ; et si l'on demande que de nouvelles obligations soient imposées à cette compagnie, comme le voudrait l'amendement de mon honorable ami, tout ce que nous pouvons dire c'est que ces obligations ne sont pas au contrat, et que nous ne pouvons pas les imposer.

Apparemment, le Grand Tronc avait droit de demander au gouvernement d'abandonner absolument l'attitude qu'il avait fait connaître d'une façon si catégorique par l'entremise du ministre des Finances et de permettre, pour certaines raisons, qu'on n'a pas encore entièrement révélées à la Chambre, cette spéculation reconnue susceptible de nuire à l'intérêt public. Qu'on me permette de citer encore une couple d'extraits du discours de l'honorable ministre des Finances ; il a fort bien montré au pays le mal qu'il ne craint pas de laisser commettre aujourd'hui, et je ne saurais mieux faire que de mettre le pays à même de bénéficier entièrement de l'opinion qu'il s'est empressé d'exprimer à cette époque. Il disait, page 12133 :

La Compagnie du Grand Tronc serait enchantée si le parlement rayait cet article du traité, ce qui lui permettrait de placer les actions sur le marché financier à sa guise.

Mon honorable ami se rendait parfaitement compte de la situation, et il continuait ainsi :

Les promoteurs de l'entreprise aimeraient certainement mieux qu'il en fût ainsi.

Eh bien ! les promoteurs de cette entreprise ont toutes les raisons d'être contents aujourd'hui ; ils ont obtenu précisément ce que mon honorable ami disait qu'il fallait leur refuser. Comment l'ont-ils obtenu ? C'est ce que le premier ministre n'a pas expliqué avec toute l'éloquence qu'il déploie d'ordinaire lorsqu'il traite ces questions, et qu'il a déployée surtout lorsqu'il s'est agi de définir la situation du chemin de fer l'an dernier. Je continue la citation que j'avais commencé à lire, page 12133 :

Si nous avons inséré cette restriction au traité ce n'était pas dans le but de faire plaisir à la Compagnie du Grand Tronc, mais afin de donner au pays une garantie supplémentaire que l'émission de ces actions sur le marché financier ne se ferait pas à un prix fictif.

Ils n'ont pas fixé cette limite pour plaire au Grand Tronc, mais ils l'ont fait disparaître pour plaire au Grand Tronc, c'est évident. Ils l'ont fait disparaître sans aucune raison, si l'on peut en juger par les arguments présentés à la Chambre et au pays avec tant de force par le ministre des Finances l'année dernière. Il disait, page 12133 :

Je l'affirme sans hésitation, il vaudrait mieux donner ces actions à titre gratuit à la Compagnie du Grand Tronc, même sans aucune autre condition, que de permettre aux spéculateurs en valeurs de les utiliser à la bourse.

Voilà l'article qu'on présente à la compagnie. Le pays va-t-il saluer avec joie une stipulation permettant que ces actions soient mises sur le marché pour servir à l'ambition des spéculateurs?

Est-ce là ce que le premier ministre appelle une disposition excessivement raisonnable d'après ce qu'a dit son collègue si influent lorsqu'il a discuté cette question ici l'année dernière? Il me semble que la Chambre et le pays ont droit à un peu plus d'explication que n'en a encore fourni le premier ministre.

Mais ce n'est pas encore tout. Je me permettrai de faire une autre courte citation si la Chambre ne trouve pas que j'expose l'opinion de l'honorable ministre des Finances d'une façon trop détaillée. Il disait, page 11486 :

Nous protégeons donc le public contre toute éventualité de cette nature en défendant à la compagnie de mettre une seule action sur le marché et de la vendre à qui que ce soit. Ces actions ne seront pas négociables, elles ne pourront pas être mises sur le marché, elles ne devront pas servir à la spéculation, nul porteur de bonne foi ne pourra venir nous dire : J'ai acheté ces actions au pair et j'ai droit à un dividende sur ce que j'ai payé. Il est stipulé que les actions ne seront pas mises sur le marché et qu'elles resteront entre les mains du Grand Tronc durant toute la durée de ce bail.

M. l'Orateur, peut-on concevoir que le gouvernement fasse, en septembre et en octobre 1903, des déclarations relatives à une si importante question et qu'au mois de février suivant il ose faire un contrat qui rende ridicule chacune des paroles que je viens de citer? Peut-on concevoir que le premier ministre ne fournisse pas au parlement de meilleures explications que celles qu'il vient de donner au sujet de ce changement si extraordinaire? Que signifie tout cela? Voici des déclarations on ne peut plus catégoriques, voici des inconvénients signalés par l'honorable ministre des Finances, et, dans les paroles même que je viens de citer il y a une protestation contre les dangers de l'agiotage. Il déclare que pas un dollar de ce capital-actions ne sera mis sur le marché pour des fins de spéculation ; que le Grand Tronc serait bien aise de voir disparaître cette restriction, mais que le gouvernement la maintiendrait. Cependant, moins de quatre mois après, cette stipulation est rayée et on permet de spéculer sur $12,000,000 de ce capital-actions. Mais le ministre des Finances n'est pas le seul membre du cabinet qui ait pris cette atitude. Le ministre de la Justice en a fait autant. Voici son argument, page 11485.

Ce que craint mon honorable ami, c'est que ces actions, émises à bon marché, tomberont entre les mains du public et qu'il faudra ensuite en tenir compte dans la réglementation des tarifs du transport des marchandises. Mon honorable ami oublie qu'en vertu des clauses du contrat, ces $25,000,000 d'actions ordinaires seront remises à la Compagnie du Grand Tronc et ne seront pas traitées comme si elles étaient répandues parmi le public. Cette compagnie devra recevoir et conserver ces actions, obligation à laquelle le public ne serait pas soumis.

Je dirai que si le ministre de la Justice a oublié quelque chose dans cette circonstance le gouvernement paraît, lui aussi, oublier quelque chose aujourd'hui ; il oublie que tous les maux décrits par ces messieurs, le peuple s'y trouve maintenant exposé et aura à y faire face si le parlement ratifie le contrat où ce gouvernement a introduit une stipulation tout à fait contraire à ce qu'il trouvait si conforme à l'intérêt public pendant la dernière session.

Ce n'est pas encore tout. A la dernière session il y avait ici un homme qui a cessé d'y être ; c'était M. Blair, le président de la Commission des chemins de fer. Son jugement, son habileté et son intégrité ont été reconnus par le gouvernement, de la façon la plus complète, non seulement parce qu'il fut nommé président de la Commission des chemins de fer, mais aussi parce que le premier ministre, au cours de la présente session, a proclamé ses qualités. Je citerai ce que je crois être l'opinion de M. Blair, opinion qu'il a communiquée à ses collègues, si je ne me trompe. Et si le mémoire que je vais citer n'est pas authentique les paroles que j'attribue à M. Blair et que je crois qu'il a prononcées en délibérant ces questions avec ses collègues n'en sont pas moins importantes en elles-mêmes, quel que soit celui qui les a prononcées. M. Blair disait :

Toute nouvelle ligne transcontinentale devrait être construite à des conditions permettant de réaliser en argent et au pair, autant que possible, la valeur de toute obligation et de toute action. S'il est loisible aux compagnies d'aliéner leurs obligations à une réduction considérable et de distribuer leurs actions gratuitement ou à des conditions d'après lesquelles elles ne devront toucher que peu d'argent comptant ou n'en pas toucher du tout pour arriver à construire et à outiller leur chemin—ce que la loi défend—la question des dividendes à payer constituera toujours pour elles un embarras et sera toujours un grave obstacle au développement de l'intérieur du

pays. Les actions et les obligations appartenant à des acheteurs de bonne foi et augmentant en valeur à mesure que le trafic se développera, ni une commission de chemins de fer ni le gouvernement lui-même ne pourront réduire les taux que d'après une base permettant le paiement de dividendes.

Voilà l'opinion d'un expert reconnu tel par le premier ministre du Canada et considéré comme le plus habile du pays à remplir le poste de commissaire des chemins de fer. Voilà l'opinion bien arrêtée de ce monsieur, et il est absolument impossible de la concilier avec l'attitude que prend le gouvernement en venant prier le parlement d'amender ce contrat par l'insertion de la stipulation qu'il est maintenant question de faire adopter. M. Blair continue ainsi :

Il sera difficile de rester sourd à l'appel de porteurs d'obligations et d'actionnaires d'une compagnie qui demanderont que les tarifs soient assez élevés pour assurer le paiement d'un dividende raisonnable. Et par suite de tout cela, quoique d'une façon indirecte, le pays sera grevé d'obligations aussi considérables que si le gouvernement avait émis des bons pour couvrir tout le montant.

En outre, ce système est défectueux. Pourquoi permettre à un petit nombre de gens de devenir millionnaires par ce moyen ? De nos jours, personne ne songe à acheter des actions de chemin de fer lorsqu'une entreprise de ce genre en est encore à son début. Autrefois on en achetait, mais aujourd'hui on n'en achète plus. Pourquoi ? Parce que l'aide du gouvernement et la vente des obligations suffisent à assurer la construction du chemin. Cependant, on met des actions sur le marché jusqu'à concurrence de plusieurs millions et plus tard, quand l'entreprise est couronnée de succès, ceux qui les ont achetées viennent réclamer des dividendes.

Voilà comment la question va se poser à celui-là même que le gouvernement a mis à la tête de cette commission des chemins de fer, chargée d'établir ces taux-là.

La résistance n'est pas facile, dit-il ; qu'on émette ces actions pour rien, qu'on les confie à des promoteurs qui puissent les mettre sur le marché, elles reviendront à des gens qui les auront payées au pair auxquels il sera difficile de résister, comme le dit M. Blair, lorsqu'ils viendront réclamer des dividendes. Et il continue :

L'objection à ce système s'applique dans une large mesure à nos chemins de fer de l'ouest. Dans ces régions où il faut parcourir de longues distances pour atteindre les marchés, il est essentiel que les taux de transport soient modérés et raisonnables. Il est possible qu'on répare les erreurs du passé ou qu'on les empêche de les répéter à l'avenir lorsqu'il s'agira de construire d'autres chemins de fer. Le moyen d'y réussir, c'est d'adopter immédiatement une politique qui puisse assurer la construction de chemin de fer s'étendant de l'est à l'ouest et traversant les riches et fertiles régions de l'ouest encore incultes, et cela, à des conditions permettant de régler le montant des dividendes à payer, d'après ce que ces entreprises auront vraiement coûté.

M. R. L. BORDEN.

M. l'Orateur, si je comprends bien la situation, le gouvernement renonce à tout cela en nous proposant d'adopter l'amendement contenu dans ce bill additionnel, mais il y a dans la dernière partie de ce paragraphe certains mots insignifiants qu'il conviendrait de signaler au public :

Pourvu, toutefois, que ladite compagnie persiste à posséder la majorité desdites actions à tel titre qui assurera à ladite Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc le rôle actif dans la direction de la compagnie.

J'ignore comment s'y prennent les promoteurs de chemin de fer et je ne prétends pas connaître parfaitement les moyens par lesquels les trusts de chemins de fer se sont organisés et maintenus aux Etats-Unis ; mais certaines personnes plus compétentes m'ont appris qu'au moyen de ce que l'on appelle un trust votant un stock peut être vendu et ceux qui ont l'intention ou qui sont obligés d'en conserver le contrôle peuvent le conserver. Ainsi, on pourrait mettre sur le marché disons pour $25,000,000 de ce stock et le Grand Tronc sera capable, au moyen d'une certaine stipulation, de conserver le droit de vote, afin de pouvoir contrôler les projets du Grand-Tronc-Pacifique. Je comprends qu'aux Etats-Unis il se fait des arrangements de ce genre, c'est ce que m'ont dit des gens qui ont acheté du stock sur lequel ils n'ont aucun droit de vote, ce droit étant contrôlé par un trust, bien qu,ils touchent des dividendes et soient, et ce à tout autre point, porteur de ce stock. Or, si on a l'intention de faire cet arrangement, comme or le paraît d'après les derniers mots de ce paragraphe, alors, M. l'Orateur, on permettra au Grand Tronc de mettre sur le marché, de cette façon, non pas $12,000,000 mais $25,000,000 de son stock. Que vont donner ces messieurs pour ce stock ? Qu'en a dit ir Rivers-Wilson dans son discours à l'assemblée des actionnaires qui a eu lieu dernièrement ? Il a dit :

Je ne dois pas oublier de mentionner qu'en retour de l'appui que nous vous demandons d'accorder au Grand-Tronc-Pacifique, le Grand Tronc va conserver un intérêt prépondérant dans cette compagnie et entrer en possession de toutes les actions ordinaires, qui valent, en tout, $25,000,000 ou £5,000,000.

Le "Financial Times," de Londres, un journal de haute importance dans le monde de la finance, disait, dans son numéro du 9 mars 1904, en parlant de cette transaction :

Pour l'aide qu'il prête, le Grand Tronc possédera tout le capital-actions ordinaire de la nouvelle compagnie, soit $25,000,000. Ce montant est-il fictif, ou représente-t-il un actif réel fondé sur des espérances qu'on peut entretenir comme devant se réaliser plus tard ? Cela dépend du point de vue où l'on se place quant aux avantages que cette nouvelle ligne peut offrir.

Mais que donne donc le Grand Tronc comme aide à cette entreprise nouvelle ? D'abord, au point de vue financier, $5,000,000 qu'il a déposés en garantie au cours du mois

de mars dernier. Sir Rivers-Wilson ou un autre directeur de la compagnie, a déclaré—ce qui est indubitablement vrai—qu'à tous événement, le Grand Tronc retirera jusqu'au moindre sou de ce montant et que, en vérité, ce dépôt ne lui coûtera pas un sou de dépense réelle. Comment arrangera-t-on tout cela ? Je l'ignore, mais je rappelle la déclaration qu'on a faite, lors de la réunion des directeurs de cette compagnie.

Et encore? Ce dépôt garantit les obligations de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pour un montant ne s'élevant pas à trois millions de livres sterling, et représentant environ deux millions, neuf cent et quelques mille livres sterling, soit un peu plus de $14,500,000.

Il y a deux parties dans cette entreprise : le gouvernement qui s'engage à payer $150,000,000, argent comptant, pour la plus grande partie, et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, qui ne débourse pas un sou d'ici au moins à quelques années, mais qui doit garantir des obligations jusqu'à concurrence de $15,000,000 au plus. On peut donc dire que la responsabilité financière qu'assume cette compagnie, ne représente même pas la dixième des obligations auxquelles s'engage le pays en construisant cette voie ferrée.

S'agit-il, par contre, de la question de compensation pour l'aide donnée? la Compagnie du Grand Tronc qui s'est tenue dans l'ombre lorsqu'il s'est agi de cette aide, vient de l'avant dès qu'on parle de rémunération et reçoit pour sa part, $25,000,000 du capital-actions ordinaire du Grand-Tronc-Pacifique. Me sera-t-il permis, M. l'Orateur, de demander ce qu'on fait du pays dans tout cela ? Le Canada accorde à cette entreprise une aide dix fois plus considérable que celle que la Compagnie du Grand Tronc lui prête ; cependant, le Grand Tronc conserve la division de l'ouest comme lui appartenant ; il obtient pour dix ans, la haute main sur la division de l'est—et cela sans qu'il lui en coûte un sou—en outre d'un bail représentant un loyer nominal pour plus de 40 ans ; et il reçoit $25,000,000 de capital-actions pour cette aide, alors que le pays ne retirera pas un sou de cette entreprise ! Pourquoi le gouvernement n'exigerait-il pas que le Canada conservât ces obligations au lieu de permettre au Grand Tronc de s'en emparer.

Y a-t-il, peut-il exister une objection à cela ? Le pays ne s'en trouverait-il pas mieux ? Que pourrait-on trouver d'inconvenant dans cette façon d'agir ? Le gouvernement de la Grande-Bretagne n'exerce-t-il pas la haute-main sur les obligations du canal de Suez ? Le Canada ne retirerait-il pas plus d'avantages, s'il possédait assez de capital-actions de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pour imposer sa volonté à cette dernière ? Dans l'affirmative, le gouvernement pourrait se dispenser de payer des dividendes dans le but d'abaisser les taux de transport, et alors même qu'il en paierait, l'argent serait remboursé à ceux qui l'auraient fourni. L'Etat imposerait sa direction à cette compagnie ; il ferait de ce chemin de fer une ligne entièrement canadienne et, dernière considération qui a bien son importance, il empêcherait une partie de notre trafic de prendre la route des ports et des centres américains. On ne peut obtenir ces résultats en permettant au Grand Tronc d'acquérir des actions ordinaires de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pour un montant de $25,000,000. Je me demande pourquoi, considérant l'aide accordée à cette entreprise par le gouvernement, d'une part, et par le Grand Tronc, de l'autre, on accorderait cette faveur à cette dernière compagnie et je ne trouve aucune raison, surtout si je tiens compte du fait que le pays ne retirera aucun avantage de toute cette transaction. A mon avis, l'honorable chef du gouvernement, en revisant ce contrat, a pris une attitude contraire aux intérêts du pays. Je sais que les directeurs du Grand Tronc, à une réunion récente, ont déclaré aux actionnaires de cette compagnie que les intérêts de cette dernière se trouvaient parfaitement sauvegardés ; je crois que cette déclaration est juste. Je voudrais, pour ma propre satisfaction, qu'on me démontrât mieux qu'on ne l'a fait jusqu'à présent, que le Canada se trouve également protégé dans cette affaire. Il est bien bon de faire disparaître toutes les appréhensions que peuvent entretenir les actionnaires du Grand Tronc, mais nous, qui faisons partie de ce parlement, nous devons voir à ce que l'intérêt du pays soit sauvegardé, grâce à des stipulations aussi précises que celles qui protègent les intérêts des actionnaires du Grand Tronc.

J'aborde maintenant les paragraphes 10 et 11 de ce contrat, où il est question des droits dont jouira la Compagnie du Grand Tronc à l'expiration des cinquantes années à venir. Le paragraphe 10 se lit comme suit :

> Le paragraphe vingt et un du dit contrat est modifié par l'insertion de l'alinéa qui suit :
>
> Pourvu de plus que, advenant le cas où le gouvernement se déterminerait à se charger de l'exploitation de la dite division de l'Est, la compagnie aura, pour une période de cinquante ans, les droits de circulation et de traction nécessaires pour conserver ininterrompu le service entre la division de l'ouest et les autres parties du réseau de la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer, aux termes et conditions dont il sera convenu au besoin ou qui, au cas de désaccord à cet égard, seront au besoin établis de la manière prévue au paragraphe 24 (2) des présentes, lequel paragraphe est présentement rendu applicable aux cas pouvant survenir aux termes de ce paragraphe.

Et le paragraphe 11 stipule ce qui suit :

> Advenant le cas où, avant l'expiration du bail de la division de l'est, la compagnie aurait construit un embranchement ou des embranchements partant d'un endroit ou d'un autre de la division de l'est, le gouvernement devra, si, à l'expiration du dit bail, il se détermine à se charger de l'exploitation de la dite division de l'est, assumer et prendre à ses charges les embranchements que la compagnie pourra juger à propos de ne pas garder, moyennant telle considération dont il sera convenu ou

qui devra, au cas de désaccord à cet égard, être déterminée de la manière prévue par le paragraphe 24 (2) du dit contrat, rendu applicable par les présentes aux cas pouvant survenir aux termes de ce paragraphe. S'il arrivait que quelqu'un de ces embranchements eût reçu une ou des subventions sous l'autorité des dispositions de quelque acte du parlement du Canada, sera déduite de cette considération la somme de cette ou de ces subventions, sans intérêts, et la différence seulement de la dite considération sera exigible du gouvernement lors de sa prise de possession de cet embranchement ou de ces embranchements.

La compagnie construira des embranchements et, au cours des cinquante années dont j'ai parlé, elle pourra constater quelles sont les ramifications qui lui rapportent des bénéfices, et quelles sont celles dont l'exploitation n'est pas avantageuse. Après 40 ans, elle pourra tout simplement dire au gouvernement : Nous avons trouvé que tel et tel embranchements ne nous rapportent rien. Nous avons commis une erreur en les construisant ; ils ne nous ont été d'aucun avantage pour l'exploitation de notre ligne principale, nous n'en voulons plus et vous devez les prendre à votre charge. Mais tous les embranchements d'importance qui servent de débouchés au commerce du pays et sans lesquels la division de l'est n'aurait qu'une valeur insignifiante, resteront au Grand-Tronc-Pacifique. Il y a plus : en faisant des installations terminales aux points de raccordement importants, cette compagnie se trouvera en état de diriger elle-même la situation, tellement que le gouvernement sera absolument à la merci du Grand-Tronc-Pacifique ; il devra se plier aux exigences de cette compagnie.

Inutile d'ergoter ; cette permission dont faisait mention le contrat d'abord soumis et qu'on retrouve dans ce nouvel arrangement, met pour 50 ans, que dis-je ? pour un siècle, le gouvernement dans l'impossibilité d'étendre son réseau de chemins de fer dans les différentes parties de ce pays. On fait fi de ces espérances que l'avenir pourrait réaliser. Les ministres actuels n'ont aucun mandat pour conclure un arrangement qui nous empêcherait pour jamais de nationaliser les chemins de fer du Canada. La nationalisation de ces lignes compte des partisans dont le nombre s'accroit chaque jour. En serait-il longtemps ainsi ? Je l'ignore, mais, à tout événement, je crois pouvoir dire qu'il n'est pas sage, qu'il n'est pas prudent pour le gouvernement qui, du reste, n'a aucun mandat pour cela, de mettre dans ce contrat une stipulation qui nous empêchera, dans un avenir prochain, si nous le jugeons à propos, de prolonger par tout le continent le réseau des voies ferrées appartenant à l'Etat.

Qu'on me permette de consacrer quelques instants à l'examen de cette question en général. L'an dernier, nous avons demandé la prolongation de l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne. Je n'ai pas changé d'opinion à ce propos. Mon très honorable ami a dit, dans une certaine circonstance, si je ne me trompe pas, que M. Blair avait qualifié d'insensé le projet que nous avons soumis. Mais cette proposition de prolonger l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne s'est imposée à l'esprit de M. Blair qui, publiquement et d'une façon qui ne laisse prise à aucun doute, l'a adoptée et s'en est fait le champion.

Aussi quand le premier ministre déclare que M. Blair a dénoncé ce projet comme étant insensé, je me demande sur quel discours, sur quelles paroles de l'ex-ministre des Chemins de fer il peut baser sa déclaration. M. Blair a combattu le projet du gouvernement comme étant non seulement insensé, mais encore malavisé et comme occasionnant un gaspillage gigantesque des deniers publics ; mais il n'a jamais appliqué ces épithètes à la proposition que nous avons soumise. S'il eût parlé de cette dernière, il aurait exprimé une opinion tout à fait contraire à celle qu'il a énoncée dans un mémoire préparé très soigneusement. Dans cet écrit qu'il a publié, M. Blair disait :

L'expérience acquise jusqu'à présent par le soussigné, lui permet suffisamment de conclure qu'on se trompe en considérant comme un essai juste du principe de la nationalisation des chemins de fer ce que nous démontre l'exploitation de l'Intercolonial, en condamnant ce principe comme tout à fait défectueux, parce que la comparaison, quant aux résultats bruts, entre les chemins de fer appartenant à des compagnies et des voies ferrées de l'Etat, est au désavantage de ces dernières. Il n'y a aucune raison qu'on puisse raisonnablement invoquer et qui d'après l'opinion du soussigné, puisse exister, pour empêcher le gouvernement du Canada d'appliquer ce principe avec les résultats aussi appréciables que ceux constatés dans d'autres colonies britanniques et dans d'autres pays.

Voilà ce que déclare un homme qui est plus apte que tout autre citoyen de ce pays à juger toutes les questions se rapportant aux chemins de fer, et que, pour cette raison, le gouvernement a placé à la tête de la commission des chemins de fer du Canada.

Plus loin, M. Blair dit :

Il existe un moyen certain de mettre l'Intercolonial sur un pied tel que cette voie ferrée paie l'intérêt de l'argent que nous avons dépensé pour sa construction et son exploitation, et ce moyen c'est de prolonger cette ligne.

Est-ce là, M. l'Orateur, qualifier d'insensé le projet que j'ai proposé? Je crois plutôt que ces paroles démontrent que ma proposition est juste et raisonnable.

La prolongation de l'Intercolonial jusqu'à Montréal a eu d'heureux résultats. Toutefois, une extension plus considérable ferait encore plus dans ce sens. Sans doute, le chemin de fer de l'Etat s'est emparé de la plus grande partie du trafic de Montréal destiné aux points intérieurs de l'est et même aux points d'exportation, mais il ne peut prendre que le trafic dont les deux grandes compagnies de chemin de fer ne veulent pas s'occuper. Tout le trafic d'exportation d'hiver venant de l'ouest, est dirigé ordinairement sur les ports mari-

times de Saint-Jean et de Portland par les Compagnies du Canadien du Pacifique et du Grand Tronc respectivement, et bien que l'Intercolonial soit en bon état de faire ce trafic à Halifax et à Saint-Jean, il devra toujours être privé de la partie du trafic venant de l'ouest de Montréal, tant que subsistera l'état de choses actuel.

C'est là une amplification de ce que vient de dire M. Blair. Je signale ce paragraphe à l'attention du très honorable premier ministre. C'est la déclaration d'un homme qu'il a hautement approuvé, non seulement en le nommant commissaire des chemins de fer, mais encore en lui décernant les plus grands éloges au cours de cette session.

M. Blair ajoute :

Le soussigné a longtemps entretenu l'opinion que l'Intercolonial devrait atteindre un port quelconque de la baie Georgienne—ce qui le raccorderait au chemin de fer Canadien du Nord par transport par eau—un port ouvert et facile d'accès ; ce qui permettrait de prolonger la saison de navigation de quatre à six semaines sur la navigation par canaux. La Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord serait heureuse de consentir à cet arrangement avec le gouvernement, car cette compagnie n'a aucun raccordement avec un chemin de fer, aucun intérêt qui puisse venir en conflit avec ceux du chemin de fer de l'Etat. L'Intercolonial se trouverait en rapport avec Duluth et Chicago, et l'on pourrait transporter les marchandises directement à Montréal et à Lévis, durant l'été, et à Saint-Jean et Halifax pendant l'hiver.

Mon très honorable ami a démontré par les explications qu'il a données à la Chambre au cours de cette session, combien il est facile de transporter le grain de la baie Georgienne à Halifax, et cela avec un assez bon profit si on le compare avec celui que nous rapporte l'Intercolonial pour une grande partie de son trafic.

Mais M. Blair continue ainsi :

Grâce à la construction d'élévateurs assez considérables pour nous permettre d'y conserver le grain en grande quantité, jusqu'à la fin de la navigation, on pourrait transporter dans le pays un volume de marchandises de plus en plus considérable et, par le chemin de fer du gouvernement, rendre ces marchandises jusqu'à l'océan par Halifax et Saint-Jean.

Non seulement ce trafic de plus en plus considérable trouverait un débouché par tout le pays, mais nous en retirerions des profits plus grands que ceux que nous rapporte aujourd'hui l'Intercolonial et dont on nous parle tant, et nous mettrions cette voie ferrée sur un pied qui nous permettra de retirer de son exploitation des revenus considérables.

M. Blair dit encore :

On pourrait difficilement estimer d'une manière trop favorable les avantages que l'Intercolonial retirerait de ce prolongement. En achetant le Canada Atlantique, nous aurions tout le trafic d'une partie productive du pays, avec des centres d'affaires établis et prenant de l'importance tous les jours. Je veux parler de la division ouest de cette ligne ; d'autre part Halifax, Saint-Jean et Sydney, à l'autre extrémité de cette voie ferrée, conserveront le trafic actuel pour le plus grand bien de la section intermédiaire, section qui, il est juste de le dire, a au cours de ces dernières années montré des signes de progrès considérables qui nous permettent d'espérer qu'avant longtemps elle se suffira à elle-même.

Qu'on me permette de développer cet argument dans des termes qui feront connaître comment je le comprends. M. Blair dit que nous avons à la Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick une partie de l'Intercolonial qui pourrait rapporter des profits considérables. Mais cette partie du chemin de fer de l'Etat s'est trouvée désavantagée par le fait que la prolongation de cette voie de Moncton à la province de Québec n'a jamais rapporté de bénéfices. L'ancien ministre ajoute que ce chemin de fer ne peut atteindre l'ouest du pays, à cause du Canada-Atlantique. Il faut acquérir ce dernier, l'exproprier, et nous nous trouverons en face de deux choses : d'abord nous aurons dans l'est du Canada une partie splendide et rémunératrice pour l'Intercolonial ; ensuite nous aurons dans l'ouest du pays le réseau du Canada-Atlantique ou peut-être un autre tronçon construit par le gouvernement lui-même. Et cette voie rapportera de gros bénéfices, vu qu'elle traversera une partie du pays où il n'y a pas de navigation.

Mais il y a plus, nous pourrions obtenir un trafic uniforme par le Canada-Atlantique, si le gouvernement achetait cette ligne, et par l'Intercolonial même jusqu'à Halifax et Saint-Jean. Réunissant toutes ces raisons, M. Blair dit qu'il ne peut y avoir de doute sur l'opportunité d'acquérir ce chemin de fer—de compléter l'extension de l'Intercolonial commencée lorsqu'on a prolongée cette ligne de Lévis à Montréal. Voilà des idées que je recommande à l'examen du gouvernement, car elles viennent d'un homme dont il ne peut mettre en doute le jugement. Si M. Blair ne connaissait rien de la question des moyens de transport dans ce pays, on ne lui aurait pas confié la position qu'il occupe maintenant. S'il n'avait pas étudié les problèmes se rapportant aux chemins de fer, il n'aurait pas reçu cette marque de confiance du gouvernement. Mais l'honorable leader de la Chambre comprenait tellement les capacités de M. Blair, qu'il ne s'est occupé ni du discours de l'ex-ministre contre ce projet de loi, ni des remarques adressées par M. Blair au gouvernement ; il n'a considéré que l'intérêt public et il a dit : Voici entre tous les citoyens du Canada l'homme qui peut résoudre ces problèmes. Je cite donc à mon honorable ami l'opinion de cet expert nous indiquant ce qu'il faut faire. Cet homme vient-il nous dire que l'acquisition du Canada-Atlantique est un projet insensé? Loin de là, puisqu'il affirme que cet achat serait le salut de l'Intercolonial. Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas adopté cette manière de voir ? La seule réponse qu'on ait jamais faite à cette question, vient de mon très honorable ami, je crois ; on se rappelle cette célèbre effusion de son âme quand, se trouvant à

Depot-Harbour et embrassant du regard cette vaste étendue d'eau qui se déroulait à sa vue, il se dit que ce serait folie pour l'Etat de lancer des agents solliciteurs de fret et de s'engager dans l'exploitation du transport par eau. Ces considérations n'ont eu aucune influence sur cet homme qui, de l'aveu même du gouvernement, a étudié avec le plus grand soin et comprend le mieux les problèmes qui se rattachent aux moyens de transport.

M. Blair déclare plus loin :

Si l'Intercolonial possédait le Canada-Atlantique, on pourrait maintenir les tarifs actuellement en vigueur et qui n'ont donné lieu à aucune plainte. Ces tarifs sont modérés et acceptables, car la population qui se sert de cette ligne n'a fait aucune agitation publique ou autre pour en demander le changement. Ils sont encore la source de profits, ainsi que le prouve le résultat net de l'exploitation de l'année 1902, résultat qui représente une somme de $618,000, ou 4 pour 100 de $15,000,000 et cela après qu'on eût payé toutes les dépenses d'exploitation et qu'on eût fait de nombreuses réparations et améliorations.

Puis, résumant toute la situation, M. Blair exprime l'opinion suivante :

Si nous nous plaçons au point de vue purement canadien et national, nous constatons que l'Intercolonial aurait l'avantage sur tous les autres chemins de fer du Canada. Son trafic trouvera des débouchés, l'été, à Montréal et à Québec, et, l'hiver, à Halifax ou à Saint-Jean ; nous pouvons raisonnablement croire que notre chemin de fer fournira à ces deux ports de l'Atlantique (le Canadien du Pacifique se rendant à Saint-Jean) tout le commerce qu'ils peuvent convenablement espérer d'ici à quelques années. De plus, si l'on envisage cette question au point de vue des profits, on constate que l'avenir est plein de promesses. Actuellement, on compte dans la division de l'est 400 milles de ce chemin qui nous rapportent des bénéfices. La prolongation de l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne via le Canada-Atlantique, nous donnera dans la division de l'ouest, de 300 milles à 400 milles d'une voie ferrée rapportant des bénéfices. Ainsi qu'on l'a déjà fait voir, ces deux sections réunies nous permettraient d'exploiter, sans perte, les parties moins avantageuses de cette ligne, et de retirer un excédent réel qu'on pourra faire servir à payer l'intérêt sur le capital.

Que mon très honorable ami me permette de lui exposer cette opinion sur la situation, et de lui demander si, après ces paroles si fortes et si pressantes de cet homme dont il prise tant le jugement, il n'existe pas de raison pour abandonner la ligne de conduite que tient le gouvernement—raisons se rapportant surtout à une solution du problème des moyens de transport meilleure que celle que nous offrent les ministres par cette mesure. Le gouvernement n'a pas besoin de craindre de revenir sur ses pas. C'est ce qu'il fait, du reste, dans une douzaine de circonstances, et même plus souvent, lorsqu'il s'agissait de questions qui avaient pourtant provoqué des déclarations très solennelles des ministres de la Couronne. Qu'il agisse ainsi dans la circonstance actuelle.

Les ministres ont ridiculisé l'idée de prolonger l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne, mais il est encore temps pour eux de revenir sur leurs pas. J'appelle l'attention du premier ministre sur ce point ; je le fais dans le même esprit qui l'animait, quand il a dit que les membres de l'opposition considéreraient, sans doute, cet arrangement comme éminemment raisonnable et satisfaisant. Il est toujours temps, même pour le gouvernement, de se repentir, et l'extension de l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne produirait des fruits de repentir dont le pays devra se réjouir. Le développement de l'Intercolonial, l'exploitation sur une base plus large du réseau des voies ferrées de l'Etat nous permettront d'administrer ces chemins de fer mieux que nous ne l'avons fait dans le passé, et d'obtenir des résultats plus avantageux, non seulement pour les raisons auxquelles j'ai fait allusion et que M. Blair a exposées avec tant de force, mais encore parce que, si ce réseau devient très puissant, alors l'opinion publique dans tout le pays se trouvera toujours en éveil, et nous aurons une administration meilleure et plus économique et moins à la merci des influences politiques. Ainsi que je le disais au cours de la dernière session, je voudrais que l'Intercolonial fût à l'écart de toute ingérence politique. Si on prolongeait ce chemin de fer jusqu'à la baie Georgienne, je suis convaincu que, non seulement la province d'Ontario, mais encore notre vaste ouest canadien en retireraient de grands avantages. J'ai déjà dit, en plusieurs circonstances, que cette politique nous permettrait de mieux déterminer les taux de transport que nous ne saurions le faire par une commission de chemin de fer, ou par tout autre tribunal, quelque officiel fût-il. Chacune des raisons invoquées par les hommes capables qui se trouvent à la tête de la Compagnie du Grand Tronc pour pénétrer dans notre Nord-Ouest, s'applique, à mon avis, à l'Intercolonial. Les directeurs du Grand Tronc considèrent qu'il est impérieusement nécessaire pour eux que leur chemin de fer pénètre dans cette partie du pays. M. Hays a démontré jusqu'à l'évidence que si la compagnie ne prolonge pas sa ligne jusqu'au Nord-Ouest, elle ne pourra, à l'avenir, payer de dividendes à ses actionnaires qui, aujourd'hui, reçoivent un certain bénéfice de leur mise de fonds. Eh bien ! s'il est avantageux pour le Grand Tronc de pénétrer jusqu'au Nord-Ouest, pourquoi, pour la même raison, ne serait-il pas de notre intérêt de prolonger l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne ? Les motifs qui engagent la Compagnie du Grand Tronc à étendre sa ligne jusqu'au Nord-Ouest, afin d'obtenir une partie du trafic de cette partie du pays, nous démontrent qu'il est non seulement opportun, mais même nécessaire de prolonger l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne, si nous voulons avoir notre part du commerce de transport de l'ouest.

A la dernière session, je laissais entendre qu'il serait peut-être possible au gouverne-

ment de trouver le moyen d'utiliser pour plusieurs chemins de fer la ligne qui s'étend au nord du lac Supérieur. Je démontrais que cette voie ferrée peut transporter cinq ou dix fois plus de trafic que celui qui y passe aujourd'hui. J'exprimais l'opinion—opinion qui, dis-je, devait être soumise d'abord à un expert—que le gouvernement pourrait conclure avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, le chemin de fer Canadien du Nord et le Grand Tronc, un arrangement qui permettrait à ces trois chemins de fer de se servir de cette route, sans qu'il en coûtât un sou au pays. On a mal représenté ce que je proposais de faire. On a laissé entendre que je voulais jeter le pays dans des dépenses énormes à seule fin de favoriser le chemin de fer Canadien du Pacifique ; si on ne l'a pas affirmé, on a, du moins, laissé soupçonner, ici même, que, en ma qualité d'homme public faisant partie de ce parlement, j'avais exprimé cette opinion à la prière du chemin de fer Canadien du Pacifique. Eh bien ! M. l'Orateur, je veux protester dans les termes les plus énergiques que les usages parlementaires me permettent d'employer contre une telle insinuation.

Jamais la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, ou quelqu'un en son nom, ne m'a demandé de faire cette proposition. Elle est due à ma seule inspiration personnelle ; elle vient de moi uniquement. J'ai conseillé au gouvernement de faire payer à ces compagnies de chemins de fer une somme assez forte pour lui permettre d'acquérir la haute main sur cette voie ferrée, tout en laissant à ces compagnies le soin d'acquitter le coût de l'exploitation et d'entretien de cette ligne d'après un tarif basé sur la distance parcourue sur cette voie par les trains de ces chemins de fer. Si l'argument invoqué par le ministre des Finances, à la dernière session, valait quelque chose, l'usage de cette voie ferrée par ces trois compagnies n'aurait pas coûté un sou au pays. Je remarque que si le gouvernement ne s'est pas occupé de cette question, certaines compagnies de chemins de fer n'ont pas suivi son exemple, s'il faut en croire un article paru dans le "News", de Toronto, et un compte rendu au même effet publié dans le "Globe". Je constate que le Canadien du Pacifique et le chemin de fer Canadien du Nord veulent actuellement conclure un traité dans le sens que j'avais indiqué. Voici ce que dit le "News" :

> On affirme que le chemin de fer Canadien du Pacifique et le chemin de fer Canadien du Nord ont conclu un arrangement au sujet de la ligne de Toronto à Sydney. Le Canadien du Pacifique aura le droit de passage sur ce chemin et le Canadien du Nord jouira de ce même privillège sur la division du lac Supérieur du chemin de fer Canadien du Pacifique. Ce dernier se trouvera donc à avoir pour les voyageurs et les marchandises une ligne directe de Toronto à l'ouest.

J'ai parlé de l'extension de l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne. Avant de passer outre, je veux dire que, tout en comprenant combien la saison de la navigation est fort avancée lorsque se fait la recolte du grain. Je crois, cependant, ainsi que je l'expliquais au gouvernement, l'an dernier, que grâce à un système de navires brise-glaces, la période durant laquelle on peut expédier le grain de Fort-William et de Port-Arthur, peut être eonsidérablement prolongée. Le gouvernement ne semble pas avoir tant soit peu étudié ce point : à tout événement, je ne trouve aucune déclaration officielle à ce sujet. Si on pouvait opérer cette réforme, et ceux qui connaissent parfaitement nos grands lacs prêtendent que la chose est possible, on aurait un autre argument en faveur de la prolongation de l'Intercolonial à la baie Georgienne, car, en effet, plus cette saison de navigation serait longue, plus on aurait de trafic entre la baie du Tonnerre, à la tête du lac Supérieur, et les rives de la baie Georgienne, trafic que l'Intercolonial transporterait ensuite à Halifax et à Saint-Jean.

Je ne dis pas, M. l'Orateur, que l'Intercolonial ne doit se rendre qu'à la baie Georgienne. Je crois que son prolongement ne devrait être limité que par les confins de l'ouest du Dominion. A mon avis, il n'existe aucune raison valable pour nous empêcher d'étendre ce chemin de fer jusqu'à la ville de Winnipeg, pour priver les citoyens de cette ville des communications, par l'Intercolonial, avec Ontario, Québec et les provinces maritimes. Ce sera le moyen d'ouvrir le Nord-Ouest à cette voie ferrée; celle-ci pourra obtenir une part considérable du trafic qui passe de l'ouest à l'est, et de plus, elle aura une large partie du transport du commerce d'instruments aratoires et d'articles de toute sorte qui s'échangera de l'est à l'ouest du Canada pour plusieurs années à venir. Je demanderai cette extension de l'Intercolonial jusqu'à Winnipeg. Il serait sage aussi, dans le but de prévenir l'accumulation du trafic, de poser une double voie ou d'améliorer autrement cete route entre Fort-William, Port-Arthur et Winnipeg. Je répète ce que je disais à la dernière session: en exécutant ces travaux, nous ne ferions que donner une aide raisonnable au public, en retour du droit absolu de déterminer les tarifs de transport de manière à nous permettre d'accorder au peuple de l'ouest tous les avantages possibles et les moyens de transport les plus économiques qui peuvent exister au Canada.

M. l'Orateur, je suis prêt à aller encore plus loin; je dis qu'au lieu de conclure l'arrangement qui nous est soumis, le gouvernement agirait avec beaucoup plus de sagesse et avec infiniment plus d'égard pour l'intérêt du peuple, en construisant, lui-même, immédiatement, une ligne de Winnipeg à la côte. Quel est l'état de choses qui existe actuellement ? Arrêtons-nous ici, un instant. Nous rendons le pays responsable pour $150,000,000 d'obligations. Si nous estimons à 90 cents le prix de vente de chacune de ces obligations, le pays se trouvera responsable pour

$170,000,000 d'obligations, tandis que la compagnie du Grand Tronc, l'autre partie contractante, ne se trouve responsable que pour une somme de $14,500,000 ou d'environ $15,000,000.

Que signifie le contrat aujourd'hui ? Il signifie que le gouvernement construit dans l'ouest quinze cents milles d'un chemin de fer qui va coûter au gouvernement $150,000,000 ou $170,000,000 d'obligations et à la Compagnie du Grand Tronc $14,500,000, et que ces quinze cents milles vont devenir la propriété absolue de la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique. Si le pays doit dépenser dans la construction du chemin cent cinquante ou cent soixante et dix millions de dollars et donner à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique les mille milles qui rapporteront le plus de profit, quelle objection peut-on faire à ce que le pays prenne à sa charge la balance des obligations soit $14,500,000, et devienne propriétaire de tout le chemin ? Ensuite de cela le gouvernement construit lui-même la division tout entière de dix-huit cent soixante et dix milles de Moncton à Winnipeg, division que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique déclare être beaucoup moins profitable que la division de l'ouest, et la donne pour rien à la Compagnie du Grand Tronc pendant dix ans, et ensuite pendant quarante ans pour un très petit loyer, un loyer qui d'après l'opinion de M. Blair va causer au pays pendant ces quarante années une perte de $18,500,000, en prenant pour base le taux probable d'intérêt que nous aurons à payer. Sur les quinze cents milles dans l'ouest, dont nous garantissons les obligations au taux de $13,000 par mille sur mille milles, et $37,500 sur les autres cinq cents milles ; nous consentons de plus si les obligations sont vendues en bas du pair à augmenter la responsabilité du pays. Après avoir construit ces quinze cents milles dont l'on attend des revenus plus considérables que du Canadien du Pacifique qui en a donné $15,000,000 de profits l'année dernière—je cite les chiffres de l'honorable ministre de l'Intérieur—nous en faisons don à une corporation sans seulement nous réserver le droit de réglementer les tarifs, sans aucune garantie que l'on nous donnera des taux de transport réduits, sans même l'assurance que notre trafic sera dirigé sur les ports canadiens. Est-ce là se conduire en hommes d'affaires ou en hommes d'Etat ? Puisque nous engageons la responsabilité du pays au montant de $150,000,000 pourquoi ne pas l'engager pour toute la somme, prenant à notre charge la balance de $14,500,000, et devenir ainsi propriétaires de tout le chemin, qui dans l'ouest peut, dans un avenir prochain, donner au pays un revenu de $15,000,000 par année ainsi que l'a dit l'honorable ministre de l'Intérieur. Si nous devons encourir toutes les obligations du contrat, pourquoi n'aurions-nous pas notre part dans les profits? Pourquoi construire la division de l'est, la donner pendant dix ans pour rien, et pendant quarante ans à un loyer qui ne paiera pas l'intérêt—si M. Blair ne fait pas erreur. Nous faisons don de ce chemin de fer à une corporation, ou à deux corporations si vous préférez. Pourquoi cela? Pourquoi le gouvernement ne serait-il pas de société dans l'exploitation de ces mille milles de chemin dans l'ouest qui promettent de donner de si beaux bénéfices? Voyons à ce sujet quelles sont les obligations du Grand-Tronc-Pacifique. Sir Rivers-Wilson les a définies à une assemblée récente des actionnaires de la Compagnie du Grand Tronc et il a défini aussi les obligations dont il nous faudrait nous charger si nous adoptions la politique que je propose. Voici ce qu'il a dit:

> Si vous avez suivi les chiffres que je viens de mentionner vous verrez que pour les deux divisions du chemin nous garantissons des obligations dont le capital représente £2,968,000 et les intérêts annuels £118,720, mais cet intérêt bien que petit comparativement, ne commencera à être payable que dans huit ans—la période de construction—les intérêts pendant la construction étant payés à même le capital. Voilà quelle est la responsabilité de la Compagnie du Grand Tronc.

Or, si la Compagnie du Grand Tronc n'a pas d'autre chose à payer que les intérêts garantis sur £2,968,000 d'obligations, pourquoi lui ferions-nous don de ces mille milles de chemin très profitables dans l'ouest? Voyons maintenant l'opinion de M. Hays sur la situation. Voici ce qu'il dit :

> La Compagnie du Grand Tronc ne sera pas appelée à payer en vertu de cette garantie un seul sou pendant huit ans, à dater du commencement de la construction du chemin, le coût de l'intérêt pendant la construction étant ajoutée au capital et payé à même le capital, de sorte que les obligations que le Grand Tronc garantit ne seront émises que dans huit ans, et ensuite de cela il y aura encore sept ans pour la section des montagnes, dont les revenus semblent plus douteux à quelques-uns. Mais personne n'a le moindre doute au sujet des revenus que donnera la section des prairies ; tout de même, au sujet de la section des montagnes il y aura encore sept années pendant lesquelles on ne pourra rien demander à la compagnie, et l'on ne pourra exiger de déboursés sur le revenu du chemin que trois années encore plus tard, ce qui fait conséquemment dix-huit années avant que la section des montagnes puisse être un fardeau pour le chemin de fer.

Telles sont les vues des directeurs du Grand Tronc et de son gérant-général, et la conclusion que j'en tire, c'est qu'il ne me semble pas sage d'engager nos ressources pour la somme de cent cinquante ou cent soixante-et-dix millions sans nous conserver la propriété du chemin que nous construisons et que nous donnons à la Compagnie du Grand Tronc pour la somme de $14,500,000 seulement. Y a-t-il une personne raisonnable qui puisse dire que cette magnifique division de l'ouest, décrite en termes si pompeux par l'honorable ministre de la Justice, de même que par les directeurs de la Compagnie du Grand Tronc, ne vaudrait pas au pays cette somme additionnelle de quatorze

millions cinq cent mille dollars ? Si nous adoptions cette politique, M. l'Orateur, nous aurions un transcontinental national dans le véritable sens du mot. Nous aurions la maîtrise absolue des tarifs, et nous assurerions le transport de nos propres produits par notre territoire et nos ports de mer. Nous donnerions au pays des transports à bon marché. Nous accomplirions ce que l'on a eu en vue dans le décret du 19 mai 1903, qui a été soumis à cette Chambre l'année dernière, et que chaque député connaît. Je dois dire que le gouvernement a énoncé dans ce décret de sages principes, bien qu'il les ait entièrement ignorés depuis. Ce décret disait :

Il est clair qu'avant que l'on puisse arriver à une solution satisfaisante de ces questions il faudra faire une enquête complète et minutieuse.

Plus loin, le décret dit :

Les forces qui militent contre le transport par les voies canadiennes sont les suivantes : Concurrence des chemins de fer des Etats-Unis ; concurrence de la part des vaisseaux venant des ports américains sur le lac Supérieur, diversion des produits du Canada par les ports de Boston, Portland et autres ports américains. On devrait aussi étudier les méthodes les meilleures et les plus économiques dont se servent nos concurrents de l'autre côté de la frontière.

Si le gouvernement s'est occupé de cette question de la diversion des produits canadiens par Portland, pourquoi n'a-t-il rien mis, dans le contrat qu'il nous soumet, pour empêcher la Compagnie du Grand Tronc de transporter son trafic des rives de la baie Georgienne jusqu'à Portland exactement comme elle l'a fait dans le passé ?

Il me semble, en conséquence, M. l'Orateur, que vu les obligations que le gouvernement se propose de prendre à sa charge, il aurait été beaucoup plus dans l'intérêt du pays, s'il ne s'était pas arrêté où il s'est arrêté, s'il était allé seulement un dixième plus loin, et s'il était devenu propriétaire de cette magnifique section du chemin de fer extrêmement profitable du Nord-Ouest.

Je n'ai pas oublié les calculs d'actuaire que l'honorable ministre des Finances nous a donnés à la session dernière. Il nous a dit alors qu'un capital de $8,853,504 suffirait pour payer la construction de 1,828 milles de chemin de fer—qui devaient coûter d'après son évaluation $54,609,676—supposant que le gouvernement ne recevra pas un sou sur son capital avant sept années après que le chemin sera achevé. Je ne veux pas faire dire à mon honorable ami autre chose que ce qu'il a dit. Il a dit que cette somme placée dans une compagnie de prêt suffirait à payer tous les intérêts qu'il faudra payer avant que la Compagnie du Grand Tronc commence à payer au gouvernement son loyer au taux de 3 pour 100 sur le coût de construction. Si cette somme ou une somme un peu plus élevée que cette somme de huit millions et trois quarts de dollars suffisait pour assurer la construction de 1,875 milles de chemin de fer, combien d'argent aurait-il fallu sur la même base pour assurer la construction de la division de l'ouest du chemin de fer ?

La construction de la division ouest du chemin de fer coûtera, d'après l'évaluation des directeurs de la Compagnie du Grand-Tronc, pour les mille milles de la section des prairies, $20,000 par mille ou $20,000,000, et pour les 500 milles de la section des montagnes rocheuses, $50,000 du mille, soit $25,000,000. Ajoutez ces chiffres ensemble et vous arrivez à un total de $45,000,000 comme coût de la division de l'ouest. Nous ne devons pas ignorer que le gouvernement ne retirera pas de revenu de la section des prairies qu'au bout de sept années après qu'elle sera achevée. Sir Rivers-Wilson a dit dans sa lettre au gouvernement, que la section des prairies donnerait immédiatement des profits, et que le gouvernement a admis cela. Les conditions ne sont donc pas les mêmes que pour la division de l'est. Conséquemment, retournant contre mon honorable ami le ministre des Finances le raisonnement qu'il a jugé à propos de faire à la Chambre à la dernière session, je dis que le gouvernement n'aurait que $5,000,000 ou $6,000,000 à débourser en intérêts pour la construction de la division de l'ouest jusqu'à ce que le chemin donne des profits. Si c'était, l'année dernière, un argument probant dans la bouche du ministre des Finances, que tous les ministres et les députés ministériel ont couvert d'acclamations, pourquoi ne le serait-il pas autant lorsque nous l'appliquons à la division ouest du chemin de fer ?

Mon honorable ami a parlé d'excédents. Il a dit : nous avons un excédent de $15,000,000, et il suffira d'une petite partie de cet excédent pour assurer la construction de la division de l'ouest. Un tiers seulement de ce prétendu excédent d'une année aurait donc suffi pour assurer la construction de cette division de l'ouest et pouvait-on trouver un meilleur emploi des taxes que l'on arrache au peuple, que de les employer à donner au pays un véritable transcontiental national s'étendant de l'Atlantique au Pacifique ? Vu que le gouvernement considérait cet argument comme excellent l'année dernière lorsqu'il l'appliquait à la division de l'est, je veux m'en servir cette année en toute sincérité au sujet de la division de l'ouest, et une fois de plus je demande à l'honorable premier ministre de revenir sur ses pas, d'examiner ce que l'on peut accomplir avec $5,000,000 ou $6,000,000 appliqués à la construction de la section de l'ouest, c'est-à-dire assurer au pays la possession d'un chemin de fer dans les Territoires du Nord-Ouest. J'espère que je ne ferai pas en vain appel à l'honorable premier ministre. Il a montré lui-même qu'il n'était pas encore trop tard pour revenir sur ses pas ; le gouvernement a reculé une fois et qu'il recule une deuxième dans l'intérêt du pays.

Je n'ai pas encore étudié la question du coût de l'outillage du chemin et nul doute

que ceux qui me suivront, traiteront cette partie de la question. L'outillage de tout le chemin a d'abord été évalué à $20,000,000 ; on l'a réduit ensuite temporairement par un des articles du nouvel arrangement à la somme de $15,000,000 ; mais supposons qu'il faille $20,000,000. Or, je veux appeler l'attention du gouvernement sur la manière dont la Compagnie du Grand Tronc se propose de procéder en cette matière. L'année dernière, lorsque mon honorable ami d'Hamilton (M. Barker) prétendit que la garantie donnée sur le matériel roulant ne vaudrait pas grand chose, parce qu'il pouvait l'avoir à bail, le ministre de la Justice et les membres du gouvernement disputèrent fortement cette prétention. Mais voyons aujourd'hui ce qu'en disent les directeurs du Grand Tronc :

La Compagnie du Grand Tronc n'a rien à faire avec la question des cinq millions de matériel roulant ; ce n'est pas d'ailleurs cinq millions, l'estimation est de trois millions. C'est la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique qui fournira ce matériel, ainsi que vous le dira le surintendant général, et cette compagnie a pris ses mesures pour l'avoir d'une compagnie de crédit. Conséquemment vous pouvez effacer cela et compter quatre millions.

Le " Financial Times," de London, faisant des commentaires sur ce qui s'était passé à l'assemblée, dit :

Le matériel roulant semblerait devoir venir d'une compagnie séparée.

Conséquemment, d'après les directeurs du Grand Tronc, les vingt millions de dollars d'actions privilégiées ne doivent pas être employées à l'achat de matériel roulant, mais doivent être gardées dans le trésor ou mises sur le marché, je ne sais trop ce que l'on en fera. On les gardera peut-être en réserve, et on attendra une bonne occasion de les placer sur le marché. Le gouvernement pourrait aussi bien que ces deux corporations se procurer un matériel roulant pour ce chemin de fer profitable dans l'ouest. Le plan formé par ces corporations est de louer le matériel et de payer ce loyer avec les recettes. Telle sera la manière d'opérer, et en se pourvoyant de matériel de cette façon, la compagnie n'aura pas à engager un sou de son capital. Ce sera une compagnie séparée qui fournira à loyer le matériel roulant à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique qui paiera ce loyer avec ses recettes. Les avantages de cette opération pour la compagnie, sont qu'elle pourra garder son capital pour d'autres objets, et elle paiera le loyer du matériel roulant à même les recettes. Le désavantage pour le pays sera que cette prétendue garantie que le gouvernement devait avoir sur le matériel roulant ne vaudra probablement pas cinq cents. Tels seront les avantages de la compagnie d'un côté et les désavantages du gouvernement de l'autre. Je ne vois pas, M. l'Orateur, que l'on puisse apporter aucune bonne raison contre le mode que je propose de donner un chemin de fer à l'ouest. La seule sauvegarde que nous avons pour la garantie que nous donnons est le chemin lui-même, personne ne peut nier cela. Or, si le chemin vaut la garantie que nous donnons, ne sera-t-il pas une garantie suffisante pour l'argent du peuple que le gouvernement emploierait à le construire, puisqu'il serait alors propriété publique. Il me semble que tout cela est plein de bon sens et que le commun des hommes d'affaires dira de même.

Je dis donc que le gouvernement devrait construire le chemin lui-même, et il devrait le construire rapidement; non pas y mettre sept ou huit ans, mais le construire dans un temps beaucoup plus court; construire d'abord la section des prairies, et ensuite celle des montagnes. Un autre avantage important de la politique que je propose, c'est qu'elle éloigne toute demande future d'aide en faveur d'un autre transcontinental depuis Edmonton jusqu'à la côte du Pacifique, car il ne s'écoulera pas plusieurs années avant qu'une autre compagnie fasse au gouvernement une demande d'aide comme celle que nous accordons aujourd'hui à ce transcontinental.

Si le gouvernement construisait lui-même le chemin de fer depuis Edmonton jusqu'à la côte du Pacifique il pourrait donner à n'importe quel autre transcontinental le droit de circulation sur sa ligne, et je veux dire dès maintenant, de crainte de l'oublier, que lorsque je demande au gouvernement de construire lui-même le chemin de fer dans les Territoires du Nord-Ouest, je veux aussi qu'il donne au moyen de cette ligne nationale accès à la Compagnie du Grand Tronc du Canada dans les territoires; mais il devrait mettre à cette permission les restrictions nécessaires pour empêcher que notre trafic passe par un port étranger.

La Compagnie du Grand Tronc a rendu et rend encore de grands services au pays. Je n'attache qu'une bien petite importance aux termes méprisants dont le président de cette compagnie s'est servie à l'adresse des membres de la gauche. Ces paroles ne nous influenceront d'aucune façon; autant en emporte le vent, et les remarques de sir Rivers Wilson ne changeront en rien notre attitude vis-à-vis la Compagnie du Grand Tronc, car nous croyons que cette compagnie doit avoir accès dans le Nord-Ouest; nous croyons que le gouvernement devrait lui fournir cet accès par le chemin de fer que le pays devrait construire lui-même. Mais, M. l'Orateur, en accordant cet accès nous devrions poser des conditions non pas seulement à la Compagnie du Grand Tronc Pacifique, mais à la Compagnie du Grand Tronc, car les restrictions que nous imposerons à la Compagnie du Grand Tronc Pacifique ne lieront pas la Compagnie du Grand Tronc du Canada qui est le facteur important dans cette affaire.

Maintenant, au sujet de la partie nord des provinces d'Ontario et Québec, je maintiens la position que j'ai prise l'année dernière.

Je ne dis pas que nous n'avons pas un grand pays dans le nord; au contraire je crois que nous y possédons un très beau pays; tout ce que je dis, c'est que nous ne le connaissons pas suffisamment encore pour nous lancer dans cette entreprise. Je dis que nous devrions d'abord l'explorer d'une façon complète, connaître ses ressources et ses besoins, puis y construire les chemins de fer nécessaires à son développement. Je dis que nous ne devrions pas essayer de découvrir ce pays en y construisant un chemin de fer, pas plus que nous devrions construire un chemin de fer pour découvrir le pôle nord. Explorons le pays d'abord, et je regrette que le gouvernement n'ait rien fait pendant les mois qui se sont écoulés depuis la dernière session pour se renseigner sur le pays. Faisons donc d'abord un relevé du pays, étudions bien le terrain sur lequel nous allons marcher, et ensuite développons-le suivant ses besoins.

On m'a dit qu'il y avait au sud de la ligne de portage des eaux dans la province de Québec plusieurs millions d'acres de terre qui attendent les développements qu'apportent les chemins de fer et la colonisation. On m'a même dit qu'il y avait là 100,000,000 d'acres de bonne terre. Je n'ai pas fait moi-même une étude de la question, et je ne puis me prononcer, mais mes honorables amis de Québec qui connaissent mieux ce pays que moi-même affirment qu'il y a au sud de la ligne faîtière une énorme étendue de territoire qui peut être développé par les chemins et la colonisation. Pourquoi ne ferions-nous pas quelque chose pour ce pays ? Pourquoi chercher à nous éloigner des établissements que nous avons déjà dans le pays? N'avons-nous pas de quoi nous employer à nos portes avant d'entreprendre de nous étendre dans ce pays, surtout lorsqu'il n'a pas été suffisamment exploré et étudié. Je ne m'oppose pas à ce que nous développions notre pays au moyen des chemins de fer, mais je prétends que nous devrions d'abord en faire une exploration complète, savoir quelles sont ses ressources et quels sont ses besoins, et lui donner les voies de communication au fur et à mesure de ses besoins. Ne construisons pas un chemin dans le but d'explorer un pays. Etudions bien au contraire le terrain avant de commencer, et renseignons-nous sur les conditions et les ressources du pays, et le coût du chemin.

Je maintiens aussi ma politique de l'année dernière au sujet de l'amélioration de nos voies navigables, de nos canaux, et de nos ports de mer nationaux. Nous avons dans notre pays les plus belles voies de navigation qu'il y ait au monde. Elles sont ouvertes en partie à nos voisins du sud. Si nous ne nous en servons pas ils s'en serviront. L'Etat de New-York dépense $100,000,000 pour creuser et élargir le canal Erié, et nos voisins espèrent pouvoir transporter le grain de Duluth à New-York pour 2½ cents le boisseau. Leurs ports sont parfaitement outillés. Ils surveillent bien leurs intérêts, et nous devons comme eux bien surveiller les nôtres si nous voulons leur tenir tête.

Au sujet de la ligne de Moncton à Québec, j'adhère à ce que j'ai dit l'année dernière. Je dis : faites une exploration du pays, et si vous pouvez trouver un tracé plus court de la Rivière-du-Loup à Moncton, je serai favorable à le construction de cette ligne si par ce moyen on peut mettre les provinces maritimes en mesure d'obtenir leur juste part du grand commerce de l'ouest. J'appuierai le gouvernement s'il construit un chemin de ce genre, mais je n'appuierai pas une politique qui aura pour résultat de transférer le chemin une fois construit à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ou à toute autre compagnie. Je dis que le chemin, lorsqu'il sera construit, devra faire partie de l'Intercolonial, être un chemin du gouvernement, et je n'ai pas entendu pendant le long débat de la session dernière les membres de la droite avancer aucune raison capable de me convaincre que la politique que j'ai proposée au sujet de ce point particulier n'était pas une politique sage et prudente. Que le chemin soit la propriété du pays ; que le gouvernement l'exploite comme grand transcontinental national entre l'Atlantique et le Pacifique. Par ce moyen le gouvernement sera maître de fixer les tarifs, pourra fournir un transport à bon marché des produits du pays et des marchandises en général ; il assurera le développement des voies de communication et des ports de mer canadiens et donnera à nos agriculteurs et à nos manufacturiers le moyen de tenir tête à leurs concurrents de la grande république voisine. Je propose donc :

Sir Wilfrid Laurier propose,—Que M. l'Orateur quitte maintenant le fauteuil.

M. Borden (Halifax) propose, comme amendement,—Que tous les mots après "Que" soient retranchés et remplacés par les suivants :—" cette Chambre regrette que le gouvernement se soit engagé à accorder de nouvelles concessions aux promoteurs du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique ; et que les dites concessions font disparaître plusieurs des sauvegardes sur lesquelles s'appuyait le gouvernement en soumettant au parlement la mesure originairement projetée.

" Que cette Chambre regrette qu'en cherchant à résoudre le problème si important des transports, le gouvernement n'ait pas tout d'abord demandé l'aide et l'avis d'experts compétents et indépendants, dont l'opinion aurait pu être obtenue et soumise au parlement au cours de la présente session, si le gouvernement avait agi avec plus de vigueur et tenu compte de la grande importance des intérêts en jeu et de l'urgence alléguée par le premier ministre.

" Que cette Chambre est d'avis qu'en étudiant ces problèmes et en inaugurant et développant un grand projet national de transport, nous devrions avoir pour objectif de pourvoir au transport le meilleur et le plus économique de nos produits et de nos importations ; d'assurer leur expédition par des voies et des ports de mer du Canada, et dans ce but, de rendre les routes canadiennes les plus économiques et les plus avantageuses ; d'ouvrir une région fertile à la colonisation et au développement

des industries ; de stimuler le trafic interprovincial ; et de lier plus intimement les groupes épars de notre population.

" Que pour en arriver à ces résultats, nous devrions avoir constamment en vue les objets et les points suivants :—

" (a) De développer et étendre le réseau des voies ferrées de l'Etat et d'en libérer l'administration de tout contrôle ou ingérence politique.

" (b) D'obtenir un contrôle absolu et complet des tarifs et des facilités de trafic en retour d'un subside raisonnable pour aider à la construction ou à l'amélioration de chemins de fer.

" (c) D'améliorer et étendre notre système de canaux, de développer nos routes fluviales et d'équiper parfaitement nos ports nationaux sur les grands lacs, le Saint-Laurent et le littoral maritime.

" (d) De perfectionner notre système d'élévateurs et nos facilités terminales.

" (e) D'assurer, sous le contrôle et la direction du gouvernement, ou sous sa maîtrise propre, là où la chose serait possible, le transport ou les pouvoirs de circulation en commun partout où une voie ferrée peut utilement donner passage à d'autres réseaux, et de procurer ainsi au public un transport plus économique et un service plus efficace.

" Que le contrat projeté ne sert pas ces fins mais, au contraire, met leur réalisation sérieusement en danger.

" Qu'en vertu du contrat projeté, le gouvernement a, de fait, engagé le pays dans une association avec deux corporations de chemins de fer, à des conditions qui obligent virtuellement le peuple à fournir le capital et à assumer les risques, tandis que les deux corporations reçoivent des profits et des concessions énormes sans avantages correspondants pour le pays.

" Que le contrat projeté ne pourvoit pas au transport sur des routes canadiennes et par des ports de mer canadiens, mais en donne le contrôle à une corporation dont les tendances et les intérêts doivent favoriser une diversion vers des ports des Etats-Unis.

" Qu'il lie le pays à des engagements qui sont suffisants pour construire la totalité du chemin de fer projeté, tandis que la partie la plus profitable de ce chemin doit devenir la propriété des corporations.

" Qu'il permet à l'une des corporations d'acquérir de l'autre, sans rien payer, vingt-cinq millions d'actions ayant droit à des dividendes qui doivent être soldés par le public.

" Que tandis qu'il permet de déclarer des dividendes sur les actions ainsi acquises, il n'a pas sauvegardé le public contre les tarifs élevés que ces dividendes entraîneront.

' Que non seulement il ne pourvoit pas au prolongement de l'Intercolonial, mais qu'il lie le pays à un projet de nature à empêcher pendant cinquante et peut-être cent ans toute tentative d'établir et de développer en Canada un réseau national de chemins de fer possédés et contrôlés par le peuple.

" Qu'il ne tient pas compte de l'avantage économique du transport par eau, et qu'il paraît ignorer que le Canada possède la navigation intérieure la plus magnifique du globe dont les avantages splendides, si nous les négligeons, seront mis à profit par nos voisins pour détourner nos produits vers leurs portset notre trafic vers leurs centres commerciaux.

" Qu'il engage d'une manière absolue le pays à construire plusieurs centaines de milles de chemin de fer à travers une région pratiquement inexplorée, bien que les résultats d'études et d'explorations pourraient démontrer l'imprévoyance dont on fait preuve dans cette entreprise.

" Qu'il impose au pays un projet adopté inconsidérément, entraînant des obligations assez considérables pour mettre sérieusement en péril la possibilité d'améliorer et développer d'autres voies de transport mieux adaptées aux besoins de tout le pays.

" Qu'il livre aux promoteurs de l'entreprise, sans restrictions ni sauvegarde d'aucune sorte, le pouvoir de disposer d'énormes émissions de débentures et d'actions, bien que l'étendue des obligations du pays dépendra de ces transactions, et que l'intérêt public à l'égard des tarifs du trafic souffrira de toute augmentation de capital en résultant.

" Que la Chambre est d'avis qu'au lieu de ratifier le projet de contrat tel que modifié, il serait plus avantageux pour le public d'inaugurer sans délai et de développer aussi rapidement que possible un système national de transport qui devrait comprendre :—

" 1. La construction immédiate et l'exploitation par l'Etat fédéral, de lignes de chemins de fer dans l'ouest vers le Pacifique, tel que l'exigent l'importance énorme et le développement croissant des vastes régions occidentales.

" 2. L'extension de l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne, et de là jusqu'à Winnipeg et le prolongement et l'amélioration du réseau des chemins de fer de l'Etat dans la province de Québec et dans les provinces maritimes.

" Le développement et l'amélioration de nos canaux et de nos voies de navigation intérieure, et l'outillement complet et efficace de nos ports et termini sur l'Atlantique et le Pacifique, ainsi que sur le Saint-Laurent et sur les grands lacs.

" 4. L'étude minutieuse et complète de la région entre Québec et Winnipeg en vue de la construction future des voies ferrées qui pourraient être utiles au public.

" Qu'afin d'obtenir ces résultats, le gouvernement devrait, d'accord avec la politique énoncée dans le décret du conseil du 19 mai 1903, s'inspirer immédiatement de l'avis et de l'expérience des meilleurs experts."

L'honorable M. CLIFFORD SIFTON (ministre de l'Intérieur) : J'espérais pouvoir parler ce soir, M. l'Orateur, mais vu qu'il est déjà dix heures, je propose l'ajournement du débat.

La motion est adoptée.

A dix heures la séance est levée.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 6 avril 1904.

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

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 28) concernant la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata.—M. Malouin (par M. Talbot).

Bill (n° 29) constituant en corporation la Compagnie dite "The Canadian Credit, Indemnity and Guarantee Company.—(M. Guth, par M. Holmes.)

Bill (n° 30) concernant la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Guelph.—M. Guthrie (par M. Holmes).

Bill (n° 31) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Guelph à Goderich.—M. Holmes.

Bill (n° 32) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Walkerton à Lucknow.—M. Henderson.

Bill (n° 33) concernant la Compagnie de chemin de fer et de navigation de Vancouver, de Victoria et de l'Est.—M. Morrison.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

M. McCARTHY : Je désire présenter un bill (n° 34) concernant la Compagnie dite "The Grand Trunk Pacific Railway Company".

M. HAGGART : L'honorable député (M. McCarthy) veut-il nous expliquer le but de cette proposition de loi ?

M. McCARTHY : Il s'agit uniquement de faire subir aux lois organiques de la compagnie les modifications que nécessite la résolution concernant le Transcontinental dont la Chambre est actuellement saisie.

La motion est adoptée, et le bill voté en première délibération.

INTERPELLATIONS.

TRANSPORT DES VIANDES FRAICHES.

M. McGOWAN—par M. Taylor :

1. Quelques-uns des steamers subventionnés par le gouvernement et pourvus de compartiments frigorifiques, ont-ils transporté avec succès des viandes fraîches au delà de l'Atlantique pendant la dernière saison ?

2. Dans l'affirmative, quels sont les noms des navires, les quantités transportées, les noms des ports d'où ils sont partis, ainsi que les dates des départs ?

L'honorable SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : Nous n'avons pas de données statistiques concernant le transport des viandes pendant la dernière saison par aucun des steamers ayant quitté le port de Montréal.

STATION DE CHEMIN DE FER A CHARLOTTETOWN.

M. LEFURGEY :

1. Combien d'hommes et d'attelages ont été employés pour remplir la cavité près de la station du chemin de fer à Charlotttetown, I.P.-E., entre le 9 et le 16 de février, inclusivement ?

2. Quel montant était payé, par jour, aux hommes et pour les attelages ?

3. A même quel crédit ces deniers ont-ils été payés, et quelle dépense a été occasionnée par ces travaux jusqu'à ce jour ?

4. Quand ces travaux ont-ils été commencés et quel est l'objet de ces travaux ?

L'honorable H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) :

1. 148 hommes et 56 attelages ont été employés dans les taillis pour remplir la cavité près de la station de chemin de fer à Charlottetown, I.P.-E., entre le 9 et le 16 février, inclusivement.

2. Les hommes employés à la coupe de bois ont reçu $1.00 par jour et on a donné 50 cents par voyage pour les attelages et leurs conducteurs.

3. A même le crédit : "Pour agrandissement de terrain à Charlottetown". La dépense pour ces travaux a été de $1,363 jusqu'à date.

4. Les travaux ont commencé le 11 février. Il s'agissait de remplir une cavité sur la propriété récemment acquise dans le but d'y ériger des voies de garage et de procurer l'espace dont on avait besoin à Charlottetown.

EXPORTATION DE BEURRE ET DE FROMAGE.

M. BRODER :

1. Combien de livres de beurre et de fromage, respectivement, ont été exportées du Canada chacune des années de 1898 à 1903, inclusivement ?

2. Combien de livres de beurre et de fromage, respectivement, ont été exportées dans des compartiments frigorifiques, chacune desdites années ?

L'honorable SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) :

Exercice terminée le 30 juin.

	Liv. de beurre.	Liv. de fromage.
1898	11,253,787	196,703,323
1899	20,139,195	198,827,839
1900	25,259,737	185,984,430
1901	16,335,528	195,926,397
1902	27,855,978	200,946,401
1903	34,128,944	229,099,925

2. Relevé indiquant le nombre de colis de beurre exportés, dans des compartiments frigorifiques, du port de Montréal pendant la saison de la navigation des années ci-après mentionnées :

Saison de	Colis.
1898	209,172
1899	429,734
1900	227,863
1901	410,893
1902	525,735
1903	335,395

Relevé indiquant le nombre de meules de fromages exportées, dans des compartiments frigorifiques et dans des chambres froides, du port de Montréal pendant la saison de navigation des années suivantes :

Saison de	Comp. frig.	*Ch. froides.
1898	5,514 meules.	
1899	1,406 "	
1900	.....	
1901	56,500 "	23,269 meules.
1902	7,127 "	80,337 "
1903	..... "	43,800 "

* Ce système n'a été adopté qu'à la fin de la saison en 1901.

On remarquera que ces relevés n'indiquent pas le poids net du beurre et du fromage transportés dans des compartiments frigorifiques, mais le nombre de colis seulement. Le ministère n'est pas en mesure de connaître le poids des cargaisons exportées dans des compartiments. Les steamers pourvus de ces installations partent tous du port de Montréal, car en hiver les compartiments frigorifiques sont inutiles.

FICELLE D'ENGERBAGE ET FIL BARBELE.

M. E. D. SMITH :

1. Quelle quantité de ficelle d'engerbage a été fabriquée en Canada en 1891, 1896 et 1901 ?
2. Quelle quantité de fil barbelé a été fabriquée en Canada pendant lesdites années ?
3. Quelle quantité de chacun des articles ci-dessus a été importée a ucours de chacune des années susmentionnées ?

L'honorable WM. PATERSON : Je regrette de ne pouvoir répondre aux deux premières questions.

	Lbs.
Exercice 1891	221,757
" 1896	3,023,896
" 1901	9,674,268

Quantité de fil barbelé importé au Canada au cours des trois années susdites :

	Lbs.
Exercice 1891	88,158
" 1896	429,544
" 1901	14,253,500

LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE.

M. HOLTON :

Quels bénéfices, au point de vue financier, ou autrement, les cultivateurs du Canada ont-ils retirés des dépenses suivantes inscrites aux pages D-10 et D-22 du rapport de l'Auditeur général pour 1903 :—

Divers.

Indemnité de déplacement—L'honorable S. A. Fisher	$ 335 95
Frais de voitures—L'honorable S. A. Fisher	32 00
Exposition japonaise à Osseka.	
Indemnité de déplacement—L'honorable S. A. Fisher	1,514 57
Frais de transport par le C.P.R. au Japon et retour—L'honorable S. A. Fisher	475 92
	$2,358 44

Sir WILFRID LAURIER (premier ministre): L'inscription de $335.95 pour indemnité de déplacements n'est pas correcte. D'après le rapport de l'auditeur général, il faut lire $206.93. Cette somme de $335.98 comprend les frais de déplacement du sous-ministre, $8.75, du secrétaire particulier, $109.95 et de M. Jackson, $10.35. Les bénéfices retirés par les cultivateurs du Canada des dépenses fort modérées mentionnées dans l'interpellation sont les avantages que le ministère de l'Agriculture, sous la sage direction du ministre, a procurés à la classe agricole et les bénéfices qu'elle a réalisés grâce au travail incessant de M. Fisher, avantages et bénéfices plus grands qu'à aucune époque depuis la création de ce ministère.

STATION DE TELEGRAPHE MARCONI A GLACE-BAY.

M. CLARKE :

1. La station de télégraphe sans fil Marconi à Table-Head, Glace-Bay, N.-E., est-elle en exploitation ?
2. Dans la négative, a-t-on donné quelque raison au gouvernement pour expliquer pourquoi elle ne l'est pas ?
3. Quels montants ont été fournis par le gouvernement pour aider à introduire le système Marconi en Canada et à ériger les constructions nécessaires à cette fin ?

L'honorable R. PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. La station de télégraphe Marconi, à Glace-Bay, n'est pas encore utilisée dans un but commercial, mais elle est constamment en rapport avec les autres postes de télégraphe du littoral du continent américain ainsi qu'avec les vaisseaux naviguant dans les eaux de l'Atlantique.
2. On n'a pas donné d'explications au gouvernement qui n'en avait pas demandé. Celui-ci est convaincu que la Compagnie de télégraphe Marconi fait les plus grands efforts pour établir un bon service de télégraphie sans fil entre les deux rives de l'Atlantique, car il y va de son intérêt.
3. Pour la station de Glace-Bay, $80,000.

M. YOUNG, INSPECTEUR DE HOMESTEADS.

M. W. J. ROCHE :

1. M. Thomas Young, inspecteur des homesteads, au Manitoba, a-t-il démissionné en 1903 ?
2. Dans l'affirmative, quelle est la date de sa démission ?
3. M. Young était-il un des candidats lors des élections provinciales du Manitoba en juillet dernier ?
4. M. Young est-il actuellement au service du gouvernement ? Dans l'affirmative, en quelle qualité, quelle est la date de sa nomination et quel est le chiffre de ses appointements ?

L'honorable CLIFFORD SIFTON (ministre de l'Intérieur) :

1. Oui.
2. Le 12 juillet 1903.
3. Le gouvernement ne possède pas de renseignements officiels à cet égard. Les journaux ont annoncé qu'il était candidat.
4. Oui ; M. Young est garde-forestier dans la partie nord-ouest du Manitoba. Il a été nommé le 9 novembre 1903 ; ses appointements sont de $125 par mois.

M. JONASSON, INSPECTEUR DES HOMESTEADS.

M. W. J. ROCHE :

1. M. S. Jonasson, inspecteur de homesteads, au Manitoba, a-t-il démissionné en 1903 ?
2. Dans l'affirmative, quelle est la date de sa démission ?
3. M. Jonasson est-il actuellement au service du gouvernement ? Dans l'affirmative, à quel titre, quelle est la date de sa nomination et quel est le chiffre de ses appointements ?
4. M. Jonasson était-il l'un des candidats lors des élections provinciales du Manitoba, en juillet dernier ?

L'honorable CLIFFORD SIFTON (ministre de l'Intérieur) :

1. Oui.
2. Le 30 juin 1903.
3. Non.
4. Le gouvernement n'en sait rien.

FROMAGE—DEPENSE POUR CHAMBRE FRAICHE.

M. BLAIN :

1. Quelle a été la dépense totale faite pour la chambre fraiche à fromage, à Woodstock, Ontario, jusqu'au 1er mars 1904, en rapport avec les détails qui suivent :—
2. Pour l'emplacement de la chambre de maturation ?
3. Pour la construction des bâtiments ?
4. Pour les machines, accessoires, etc. ?
5. Pour le fromage acheté ?
6. Pour le transport du fromage ?
7. Pour le salaire des employés et de la main-d'œuvre et les frais de déplacement, etc. ?
8. Pour les boîtes à fromage, produits chimiques, éclairage, téléphone, emmagasinage à froid, fret, et autres dépenses éventuelles ?
9. Quel montant a été reçu pour la vente du fromage ?
10. Quel montant a été reçu pour la maturation du fromage ?

L'honorable SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : Comme la réponse à cette question et autres trois autres posées par le représentant de Leeds (M. Taylor) exigera beaucoup de travail et de calculs, je demanderai à l'honorable député de présenter des motions pour le dépôt des documents, m'engageant à faciliter l'adoption de ces motions.

DROITS DE PECHE DANS LA BAIE DE JAMES.

M. LANCASTER :

1. Le loyer des droits de pêche dans la baie de James concédés à Arch. McNee, de Windsor, en vertu d'un bail consenti par le département de la Marine et des Pêcheries, en date du 13 novembre 1902, a-t-il été payé pour l'année 1903 ?
2. Le loyer pour ces mêmes droits a-t-il payé pour l'année 1904 ?
3. Dans l'affirmative, par qui ces loyers ont-ils été payés ?

L'honorable SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) :

1. Oui.
2. Oui.
3. Par M. Archibald McNee.

EXPORTATION DES POMMES.

M. E. D. SMITH :

1. L'inspecteur du gouvernement a-t-il examiné les compartiments dans lesquels des pommes ont été transportées des ports canadiens à l'étranger sur les steamers suivants :—Ionian, Parisian, Ulunda, Ontario, Tunisian, Peruvian, Bavarian, Pretorian, Manchester City, Manchester Shipper, Ulunda, Lake Erie, Damara, Kensington, Mount Temple, Lake Champlain, Southwark, Montcalm, et Canada.
2. Quel système de ventilation mécanique—s'il en est—est en usage sur chacun de ces steamers ?

L'honorable SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) :

1. Oui.
2. L'Ontarian était pourvu d'éventails Sirocco ; le Manchester City et le Manchester Shipper, des ventilateurs brevetés de Gibb et d'éventails électriques. Le Pretorian, le Kensington, le Southworth, le Canada, l'Ontarian et le Montcalm possédaient des chambres fraîches. Tous les autres vaisseaux nommés dans la première question n'étaient munis que des appareils connus de ventilation.

CANAL DE LA TRENT—DEMANDES D'INDEMNITE.

M. SAM HUGHES :

1. Le gouvernement ou quelqu'un des ministères a-t-il des données sur les demandes d'indemnité pour l'inondation des terres le long du lac à l'Eturgeon, dans le township de Verulam ?
2. Quelles personnes ont demandé une indemnité ?
3. Ces demandes ont-elles été examinées ?
4. Quel rapport a été fait au sujet de ces demandes ?
5. Les réclamations seront-elles payées cette année ?

L'honorable H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) :

1. J'ai des données me permettant de constater si du dommage a été causé par les travaux du canal de la Trent dans le township de Verulam.
2. La municipalité du township de Verulam, par l'entremise de Mtre R. J. McLaughlin, C.R., de Lindsay.
3. Non ; elles ont été communiquées à M. R. B. Rogers, ingénieur en charge du creusement du canal de la Trent qui fera rapport.
4. Aucun rapport n'a encore été reçu.
5. Je ne puis dire ce qui aura lieu tant que le rapport de M. Rogers n'aura pas été reçu.

PRESENTATION D'UN DEPUTE.

M. John H. Sinclair, représentant du district électoral de Guysboro, est présenté à la Chambre par l'honorable W. S. Fielding et M. A. Johnston.

DEPOT D'UN RAPPORT.

Trente-sixième rapport annuel du ministère des Pêcheries.—L'honorable Raymond Préfontaine.

CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La Chambre reprend la discussion de la motion de sir Wilfrid Laurier :

Que M. l'Orateur quitte maintenant le fauteuil pour que la Chambre se forme en comité général sur certaine résolution concernant la ratification du contrat entre Sa Majesté le Roi et la Compagnie dite "The Grand Trunk Pacific Railway Company" en date du 8 mars 1904, etc., etc.,—et de l'amendement de M. Borden (Halifax).

L'honorable CLIFFORD SIFTON (ministre de l'Intérieur) : A cette phase du débat sur une question dont nous nous sommes occupés si longuement à la dernière session et qui sera l'objet principal de nos travaux à la présente, j'ai la ferme conviction que j'exprimerai le sentiment unanime de la Chambre en disant qu'il est à propos de concentrer notre attention sur les véritables sujets de controverse et d'élaguer de la discussion les généralités auxquelles on s'est arrêté pendant si longtemps lors du premier débat. Aussi, je ne m'attarderai pas aux copieuses citations dont mon honorable ami, le leader de l'opposition a parsemé son discours. Tous ceux qui l'ont écouté ont été frappés de l'habileté et du plaisir évident qu'il a manifestés en exploitant pour les fins de la discussion les déclarations des députés de la droite, de M. Hays, des représentants de la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer et d'autres personnes qui ont opiné sur la question. De plus, ils ont compris que, si mon honorable ami n'avait pas eu l'occasion de citer des extraits de ces discours et des papiers confidentiels de notre ami, le président de la Commission des chemins de fer, son discours eut été abrégé de beaucoup et que la partie substantielle de ce dernier, les renseignements qu'il a donnés pendant la dernière demi-heure sur sa manière d'envisager cet important sujet, renfermaient tout ce qu'il était à propos de nous communiquer.

Mon honorable ami a insisté vivement sur une déclaration faite par le ministre des Finances dans les premiers jours de cette session concernant l'état du marché monétaire. Par là, le chef de l'opposition croyait battre en brèche la position du gouvernement ; mais, en réalité, il n'a pas établi ce qu'il se proposait de prouver ; il n'a pas démontré que le gouvernement prêterait le flanc à la critique en modifiant la convention et en se faisant autoriser à augmenter la garantie de remboursement des obligations. Le premier ministre avait expliqué que cette conduite était motivée par la crainte que les obligations ne se vendent pas au pair, étant donné la situation du marché monétaire ; et on a cité les paroles du ministre des Finances dans le but de démontrer qu'à son avis l'état du marché s'améliorait au lieu d'empirer. Du reste, celui qui veut aller aux informations connaît la situation véritable ou peut savoir ce qui en est. La vérité c'est qu'à l'époque où le contrat a été rédigé, du moins où on a commencé à le préparer, le premier juillet dernier ou vers ce temps-là, nous avions appris et on croyait généralement que les obligations portant intérêt à 3 pour cent du gouvernement canadien se vendraient au pair ou même rapporteraient une légère prime sur les marchés monétaires de l'univers. Je crois vraiment qu'on avait raison à cette époque-là. Cependant, un concours de circonstances se produisit sur les marchés financiers de la Grande-Bretagne et du monde entier amenant finalement un état de choses dont les dernières quarante années n'avaient pas fourni d'exemple au dire d'un capitaliste influent de la place de Londres, si bien que, pendant un certain temps, les obligations furent d'une défaite presque impossible. C'est à cette époque que mon honorable ami, le ministre des Finances, faisait allusion en nous parlant de l'état déplorable du marché monétaire. En ce temps-là, le sous-ministre des Finances, M. Courtney, était à Londres s'occupant d'une question financière. Depuis, le marché a paru s'améliorer et, tout dernièrement, le Canadien du Nord a vendu, si je ne me trompe pas, les obligations privilégiées 3 pour cent à dix pour cent d'escompte, vente jugée assez satisfaisante sur la place. Ainsi, nous sommes présentement en mesure de mettre sur le marché nos obligations trois pour cent qui ne valent pas le pair mais qui rapporteraient environ 90, autant que nous pouvons en juger. Cependant, il y a lieu d'espérer que la situation actuelle changera, qu'elle continuera à s'améliorer et qu'au bout de six ou sept ans, quand nous offrirons sur le marché les obligations perpétuelles et privilégiées mentionnées au contrat, nous serons sur un assez bon pied sur le marché monétaire pour pouvoir emprunter à trois pour cent, comme nous le pouvions il y a un an. Donc, si nous stipulons que nous pourrons augmenter notre garantie du remboursement des obligations, ce n'est pas qu'il est certain que cela sera nécessaire, mais c'est une pure mesure de précaution que la compagnie nous demande de prendre, parce qu'il se pourrait que ces obligations ne se vendissent pas au pair. Cette stipulation est simplement en prévision d'une éventualité. A cet égard, ni le gouvernement ni la compagnie ne sont en faute. Le crédit du Canada est aussi bon que jamais, mais le loyer de l'argent sur la place est plus cher qu'il y a un an et nous devons nous en ressentir un peu comme les autres nations.

Ensuite, mon honorable ami (M. R. L. Borden) a fait force citations pour prouver que les membres du gouvernement ont pré-

tendu, au cours du débat de l'an dernier, que la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer était l'une des parties contractantes dans cette entreprise. S'il était vrai, a-t-il dit, que le Grand Tronc était l'une des parties contractantes, comme nos adversaires l'ont dit à la dernière session, pourquoi nous est-il donné de voir les Chambres convoquées pour modifier la convention ? Pourquoi sommes-nous réunis ici, s'ils ont dit vrai et si, réellement, la Compagnie du Grand Tronc est liée par le contrat ?

Je m'arrêterai à ce sarcasme déguisé provoqué par la convocation du parlement dans le but de le saisir de cette question. Selon moi, rien ne justifie l'insinuation que le sujet qui nous occupe n'est pas digne de faire l'objet des délibérations du parlement. Il me semble que, depuis le projet du chemin de fer Canadien du Pacifique, jamais les Chambres n'ont été saisies d'une question aussi digne que celle-ci d'occuper leur attention. D'ailleurs, si nous sommes obligés de revenir devant le parlement, cela n'implique pas que nos raisonnements de l'an dernier fussent faux. Nous n'avons pas prétendu que la Compagnie du Grand Tronc avait donné son assentiment, qu'elle était effectivement l'une des parties contractantes ; mais nous avons soutenu que l'intervention de la compagnie était nécessaire à l'exécution de la convention, que son concours était indispensable à la réalisation du projet et que, conséquemment, la compagnie était un facteur nécessaire dans cette entreprise. L'impossibilité pour les auteurs du projet de commencer les travaux, l'obligation de tout laisser en suspens jusqu'à ce que le Grand Tronc eut obtenu satisfaction sont des preuves évidentes de l'excellence de nos raisonnements. Par conséquent, si les Chambres sont réunies, cela n'implique pas que nos affirmations étaient inexactes ; au contraire, c'est une preuve qu'elles étaient parfaitement véridiques.

Mon honorable ami (M. R. L. Borden) a fait une autre allusion que je ne puis guère passer sous silence, sans un mot de réfutation. Citant une déclaration qu'il a donnée comme un communiqué du gouvernement à la presse, il a clairement laissé entendre—je ne crois pas exagérer—qu'il y avait eu une conspiration du silence ; il a ouvertement insinué que le gouvernement, se proposant d'en appeler au verdict populaire, avait eu l'intention d'induire la population en erreur au sujet de ce contrat. Je ne saurais imaginer sur quel fondement il appuie une pareille imputation. Le 17 décembre, la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer a fait un dépôt de ses obligations privilégiées au lieu du dépôt en argent ou en effets publics exigé par les clauses du contrat. Le dépôt fut fait à Londres, en Angleterre. Or, deux jours auparavant, le 15 décembre, sir Charles Rivers Wilson avait adressé au premier ministre (sir Wilfrid Laurier) une lettre que celui-ci n'avait pas reçue, qui ne parvint à Ottawa qu'après le retour de M. Hays, par conséquent, une lettre dont le très honorable gentleman ignorait l'existence lors du communiqué donné à la presse.

A l'arrivée de M. Hays, après avoir pris connaissance de la lettre dans laquelle sir Rivers Wilson dévoilait au premier ministre l'opinion du bureau de direction du Grand Tronc, le gouvernement s'occupa de l'affaire, comprenant qu'il fallait remettre toute la question à l'étude.

Dans l'intervalle compris entre le jour où nous avons été informés que les garanties avaient été déposées en Angleterre et la réception de la lettre de sir Rivers-Wilson, le gouvernement n'a rien dit. Faut-il en conclure qu'on avait organisé la conspiration du silence ? Pas du tout. Si rien n'a été dit, c'est qu'il n'y avait rien à dire. Le dépôt avait été fait en Angleterre pendant que M. Hays était en route pour revenir au pays. La question devait être discutée à son retour, et en hommes censés, les ministres ont gardé le silence jusqu'au moment de son arrivée, et alors l'affaire fut étudiée en la manière ordinaire.

Comment alors l'honorable chef de l'opposition peut-il prétendre ou insinuer que le gouvernement avait l'intention de dissoudre le parlement et d'en appeler au peuple en représentant les faits sous un faux jour ? Je suis convaincu que, après réflexion, mon honorable ami (M. R. L. Borden) n'osera plus émettre une semblable proposition, et je ne crois pas qu'il y ait jamais eu au Canada un gouvernement assez audacieux pour demander au Gouverneur général de dissoudre le parlement et se présenter devant les électeurs sous de faux prétextes, avec un programme mensonger.

Sur un autre point, j'ai cru comprendre que l'honorable chef de l'opposition partageait l'opinion de quelques-uns de ses partisans et de certains journaux conservateurs qui prétendent qu'il n'était pas digne de nous d'avoir à attendre la décision du Grand Tronc, sur la proposition qui lui était soumise. Certains journaux ont argumenté longuement sur ce point. On a prétendu qu'il était dérogatoire à la dignité du peuple canadien d'être à la merci des actionnaires du Grand Tronc et d'avoir à attendre pour savoir s'ils ratifieraient ou non le contrat.

Je ne crois pas que notre dignité ait eu à souffrir de ce côté. Il n'y a rien d'humiliant à agir en hommes d'affaires. Puisque nous, membres de la droite, désirons sincèrement faire du Grand Tronc une voie vraiement nationale, en le faisant pénétrer dans les terres à blé de l'Ouest et en le mettant en état de travailler au développement du Canada, au lieu d'aller encourager les ports américains, nous n'avons pas cru au-dessous de notre dignité d'entrer en pourparlers avec les propriétaires de ce chemin, avec ceux qui sont autorisés à négocier avec nous. Sans crainte de nous déshonorer, nous sommes prêts à engager des négociations avec ces

actionnaires, à passer un contrat avec eux et à soumettre au parlement le résultat de nos négociations.

Mon honorable ami a fait une courte allusion à la modification apportée au contrat, relativement à l'abolition de la limite de notre responsabilité quant au coût de la construction, dans la section des montagnes. Il a dit un mot aussi du changement dans la nature de notre recours, au cas où la compagnie ferait défaut.

Un de ses arguments était que plusieurs orateurs de la droite ayant prétendu que ce chemin de fer devait être très rémunérateur, comment se fait-il que nous éprouvions des difficultés à faire accepter par les actionnaires du Grand Tronc, les conditions que nous mettons à sa construction. M. l'Orateur, nous ne retirons rien de ce que nous avons dit des perspectives avantageuses de cette entreprise ; mais nous disons aussi que les propriétaires du Grand Tronc ne sont pas aussi en état que nous de se rendre compte de la nature de cette entreprise ; qu'ils ne connaissent pas le pays aussi bien que nous ; qu'ils n'ont probablement pas la même confiance que nous dans l'avenir du Canada. Pour notre part, nous avons conçu ce projet avec l'intime conviction qu'il aura des résultats heureux sous tous les rapports, et contribuera à la grandeur du pays, et nous sommes prêts à donner à ces actionnaires hésitants la preuve de notre confiance, en remplaçant les anciennes restrictions du contrat par d'autres qui ne peuvent prendre effet qu'en cas d'un insuccès que nous ne prévoyons pas.

Il suffit de bien examiner la question pour constater ceci : Il est vrai que les actionnaires du Grand Tronc se montraient craintifs et hésitaient à accepter nos conditions, il est vrai qu'ils ont refusé d'accepter entièrement les clauses du contrat ratifié par le parlement à la dernière session et que nous avons dû faire certaines concessions, mais elles n'ont été faites qu'en vue de calmer les appréhensions de ceux qui entretenaient des doutes sur la réalisation de nos espérances. Le fait d'avoir consenti à accorder ces concessions, d'avoir supposé que le parlement les ratifierait, sera pris comme la mesure de notre confiance dans le succès de l'entreprise et de la sincérité de nos déclarations de la dernière session.

L'honorable chef de l'opposition, plusieurs de ses partisans, dans cette Chambre et ailleurs, un grand nombre de journaux conservateurs ont prétendu que dans cette entreprise l'Etat n'aura pas le contrôle efficace des tarifs. Ce côté de la question a été longuement discuté. J'aurais cru cependant, que le contrat était rédigé de manière à nous éviter la nécessité de perdre notre temps à discuter ce point. L'article 39 du contrat dit :

> Les taux et taxes prélevés et exigés par la compagnie sur toute partie dudit chemin de fer seront sous le contrôle du Gouverneur en conseil ou sous celui de l'autorité de la commission ou du tribunal désignés et constitués par un acte du parlement du Canada pour assurer la réglementation ou le contrôle des entreprises de chemin de fer.

Je défie tous les avocats de cette Chambre de se réunir, de s'entendre et de rédiger un article pui donne au parlement un contrôle plus efficace sur les tarifs en vigueur sur ce chemin de fer. C'est le parlement qui aura la haute main, puisqu'il est le maître du gouvernement. Si le parlement n'est pas satisfait de ce que fait le parlement, il a le remède à sa disposition. Si nous préférons nommer une commission pour remplir ces fonctions, nous pouvons le faire ; nous l'avons déjà fait. Si la commission ne remplit pas ses devoirs à notre satisfaction, si nous n'approuvons pas les principes qu'elle adopte, nous pouvons en introduire d'autres dans nos statuts et obliger les commissaires à s'y conformer. Il est impossible de donner au gouvernement un contrôle plus efficace que par cet article. On a aussi prétendu, à ce même propos, que les pouvoirs conférés au gouvernement du Manitoba par le contrat passé avec le chemin de fer Canadian-Northern, qui s'est adressé à ce parlement, il y a deux ou trois ans, sont plus efficaces et plus étendus que ceux que nous confère notre contrat avec le Grand-Tronc-Pacifique.

Je maintiens que c'est tout le contraire. Le gouvernement du Manitoba a passé avec le chemin de fer Canadian-Northern un contrat qui, en tant qu'il vaut, donne à ce gouvernement le contrôle des tarifs. Mais pour que ces pouvoirs soient efficaces, le gouvernement du Manitoba est obligé de s'adresser à ce parlement et d'en obtenir une loi qui les ratifie. Maintenant que ces pouvoirs ont été ratifiés, tout ce que possède le gouvernement du Manitoba, c'est son contrat : il n'a pas le droit de faire des lois affectant le Canadian-Northern ; il est obligé de se contenter de faire exécuter le contrat, par les moyens à sa disposition. Mais dans le contrat que nous discutons actuellement, il y a une clause qui empêche à tout jamais la compagnie d'invoquer les droits acquis. La compagnie consent à l'exercice de la juridiction que nous possédons, et nous avons à notre disposition un pouvoir législatif que nous pourrons exercer quand nous le jugerons à propos.

Les arguments invoqués au sujet de cette question de contrôle des tarifs sont tirés de la capitalisation de la compagnie. J'admets que la capitalisation d'un chemin de fer, en ce qui concerne les obligations émises, a une influence sur l'établissement des tarifs. J'admets aussi que si le parlement autorise une compagnie à émettre des obligations et à emprunter sur ces obligations, tant que l'entreprise donne des bénéfices, il est difficile de venir dire aux porteurs d'obligations qu'ils ne retireront pas d'intérêt sur l'argent que nous avons autorisé la compagnie à emprunter. Mais ce n'est pas du tout la même chose, quand il

s'agit des actions d'une compagnie de chemin de fer. Les actions d'une compagnie de chemin de fer sont la propriété de la compagnie; les porteurs de ces actions ne sont pas des créanciers de la compagnie, dans le sens ordinaire du mot. Celui qui achète ces actions, les acquiert avec la condition formelle stipulée au contrat que les tarifs et taxes prélevés seront sous la juridiction absolue du gouvernement, et que la compagnie sera soumise à toutes les restrictions imposées par nos lois aux compagnies de chemins de fer. Je dis que tous ces arguments tirés de la capitalisation, qu'on a cherché à appliquer à cette question—en dehors des obligations émises—ne peuvent avoir aucune influence sur la décision qui devra être prise.

Les principales objections qu'on oppose aux avantages de ce projet, telles que nous les trouvons dans les journaux conservateurs, et jusqu'à un certain point, dans les discours des honorables députés de l'opposition, se rapportent aux côtés financiers de l'entreprise. Et à ce propos, je me permettrai de revenir plus tard sur la position prise par l'honorable chef de l'opposition. Pour le moment, voyons d'abord quelle est la position de cette compagnie. Nous examinerons ensuite quelles sont ses obligations et, enfin, les ressources que le parlement se propose de mettre à sa disposition pour lui permettre de remplir ses obligations.

Premièrement, la compagnie est tenue de faire un dépôt de cinq millions de dollars. Nous mettrons cela dans une colonne à part, car, comme l'a fait remarquer l'honorable chef de l'opposition, cet argent lui revient au bout d'un certain temps ; il ne s'agit que d'une question de comptabilité, et il n'y a pas de paiement réel à faire. La deuxième obligation de la compagnie est de construire la section ouest. Pour cela elle a les obligations pour les trois quarts du coût de la construction et ses propres obligations pour l'autre quart. Cela règle la question de la construction du chemin. Ensuite, la compagnie assume encore les obligations suivantes: Affermer et exploiter la section est, et payer le loyer ; fournir du matériel roulant jusqu'à concurrence de vingt millions de dollars ; amener la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc à garantir et placer les obligations portant deuxième hypothèque ; prendre l'engagement d'expédier son trafic par des routes canadiennes et d'accorder des taux aussi réduits que pour atteindre les ports américains ; donner toutes les facilités nécessaires pour l'expédition des marchandises ; se procurer un capital suffisant pour exploiter ce grand réseau.

La compagnie a aussi contracté une autre obligation que paraissent perdre de vue ceux qui discutent cette question, mais qui est une des plus sérieuses dans l'exploitation d'une ligne de chemin de fer. Tous ceux qui s'y entendent en chemins de fer savent que lorsqu'un chemin de fer a été construit conformément aux plans et devis, et qu'il est prêt à être exploité, le temps est venu pour la compagnie de commencer à dépenser de l'argent sur ce chemin. Voyons, par exemple, les crédits que nous sommes obligés de voter tous les ans pour l'Intercolonial. Il y a longtemps que l'Intercolonial est construit, outillé et achevé et cependant, à maintes reprises, nos honorables amis ont eu occasion de discuter des demandes de crédits de plusieurs millions destinés à prolonger, outiller et améliorer ce chemin. Prenons encore, comme exemple, les comptes du Grand Tronc ou du Pacifique Canadien ou même du Canadian Northern, un chemin neuf qui, dix-huit mois après le parachèvement d'une partie de la ligne, a été obligé d'émettre de nouvelles obligations pour se procurer de l'argent afin d'améliorer la voie, construire des gares, acquérir du terrain et pourvoir à une multitude de choses indispensables dans l'exploitaion d'une voie ferrée. Pour pourvoir à tout cela et pour se procurer en même temps le capital nécessaire à l'exploitation du chemin, la compagnie n'a pas d'autres ressources que celles que je vais mentionner. Que reçoit-elle en plus du produit des obligations portant première et deuxième hypothèques, dont l'émission est autorisée pour la construction du chemin ? Que reçoit-elle pour remplir toutes les autres obligations que j'ai énumérées ? Elle a vingt millions de dollars d'actions privilégiées et vingt-cinq millions de dollars d'actions ordinaires, pour répondre à toutes ses obligations financières.

La valeur de ces actions est une question délicate à traiter à présent. Si nous disons qu'elles valent vingt-cinq pour cent, on pourra se servir de ces déclarations au détriment de la compagnie, quand viendra le temps de les mettre sur le marché. Si nous supposons qu'elles valent plus, et si nous mentionnons un chiffre en particulier, nous exposons la compagnie aux mêmes inconvénients. Il suffit de se rappeler que sur ces $45,000,000 d'actions, la compagnie n'en peut vendre que $32,500,000 au plus, puisqu'elle est obligée d'en garder en sa possession pour $12,500,000 ou $13,000,000 d'actions et toutes les obligations que la compagnie a à remplir, on peut bien se demander quelle est la valeur de ces actions. Avant qu'un seul sou d'intérêt puisse être payé sur ces actions, il faudra assurer les frais d'exploitation, l'intérêt sur les premières obligations garanties par le gouvernement, l'intérêt sur les deuxièmes obligations garanties par le Grand Tronc ; payer le loyer de la section est ; ce n'est qu'après cela qu'on pourra songer à servir les intérêts sur ces actions auxquelles les honorables députés de la gauche semblent attacher une si grande valeur.

Je ne crois pas trop m'aventurer en disant que si les promoteurs de cette entreprise et la Compagnie du Grand Tronc, en unissant leurs efforts, pouvaient obtenir 60 pour cent pour ces $32,000,000 d'actions, ils croiraient faire une excellente opération. Les obligations à 3 pour cent du Canada, des valeurs de tout premier ordre,

se sont vendues l'autre jour 90 par dollar. Si les promoteurs de cette entreprise pouvaient obtenir 60 cents pour leurs $32,000,000 d'actions, ils n'attendraient pas que l'offre fût répétée deux fois, pour l'accepter. L'opération rapporterait $20,000,000, somme à peine suffisantee pour mettre sur le chemin les vingt millions de matériel roulant, auxquels la compagnie est tenue par son contrat.

En supposant que la compagnie fut assez heureuse pour faire l'opération que je viens de mentionner et se procurer les $20,000,000 nécessaires à l'acquisition du matériel roulant: après avoir construit le chemin et l'avoir outillé, pour faire face à toutes ses autres obligations, pour se procurer le capital nécessaire à l'exploitation, pour améliorer la voie de temps à autre, pour se protéger, pour faire le service des intérêts, pour payer le personnel, elle n'aurait en caisse que 13 millions d'actions ordinaires. Je crois que voilà un exposé fidèle de la situation.

On a prétendu que la compagnie spéculerait avec ses actions, qu'elle pourrait les livrer pour rien à certains personnages. Peut-on assigner une raison pour soupçonner la compagnie de vouloir agir ainsi ? Pourquoi le Grand Tronc qui a assumé d'énormes obligations, qui a risqué toutes ses ressources sur le succès de cette nouvelle entreprise, irait-il donner pour rien les actions de cette compagnie ? Rien n'est plus ridicule qu'une pareille proposition Une hausse possible dans la cote de ces actions constitue, avec les bénéfices éventuels du chemin, l'unique ressource sur laquelle la compagnie puisse compter pour répondre aux dépenses et aux responsabilités encourues. Pour ma part je n'hésite pas à dire. sans crainte d'être démenti par les hommes d'affaires des deux partis, que cette réserve de $13,000,000 d'actions n'est pas une garantie trop considérable, pour les obligations que le Grand Tronc devra recevoir relativement à cette entreprise.

M. R. L. BORDEN. M. l'Orateur, convaincu que l'honorable ministre de l'Intérieur ne voudrait pas défigurer le sens de mes paroles, je me permettrai de lui faire observer qu'il n'expose pas sous son vrai jour l'argument dont je me suis servi. J'ai dit que le Grand Tronc recevrait $25,000,000 des actions ordinaires du Grand-Tronc-Pacifique pour l'aide qu'il donnera à cette dernière. Je n'ai jamais prétendu que le Grand Tronc se départirait de ces actions à un prix nominal. Mais j'ai laissé entendre qu'il retirerait des sommes énormes en vendant à bon prix pour plus de $12,000,000 de ces actions.

L'honorable M. SIFTON : Je suis heureux que l'honorable chef de l'opposition ait fait cette déclaration, puisque cela aura pour effet de couper court à toutes les rumeurs extravagantes qu'on a pu lire dans les journaux de l'opposition, et que l'honorable député vient de répudier.

M. SIFTON.

Quant à cette autre prétention que le Grand Tronc réalisera d'énormes bénéfices, elle mérite d'être discutée. Il aura pour $13,000,000 d'actions ordinaires. J'ai énuméré les obligation que cette compagnie assume. Premièrement, le Grand Tronc garantit les obligations portant deuxième hypothèque ; relativement au trafic, il a pris des engagements que nous connaissons tous. Il devra voir à ce que la nouvelle compagnie soit assurée d'un capital suffisant pour assurer l'exploitation, que les améliorations nécessaires soient faites, et comme dédommagement, il aura ces $13,000,000 d'actions qui, pour le moment, sont sans valeur aucune.

Avant que le Grand Tronc puisse espérer réaliser un sou de bénéfice sur ces actions, il faudra d'abord que l'entreprise ait réussi d'un bout à l'autre. Pas un sou de dividende ne pourra être payé sur ces actions, avant que la compagnie se soit acquittée de toutes ses obligations envers le gouvernement, et d'ici là, nous devons accepter les calculs faits par l'honorable ministre des Finances, à la dernière session, qui portent de $13,000,000 à $15,000,000 le coût total de cette ligne et les sommes nécessaires à l'acquittement des obligations contractées. Ce raisonnement est inattaquable. Les honorables députés de la gauche doivent prendre l'une ou l'autre des deux propositions. Ils ne peuvent pas prétendre, d'un côté, que quelqu'un va réaliser des millions avec ces actions, et de l'autre, la compagnie ne remplira pas ses obligations. Ces deux arguments ne peuvent pas aller de pair. Tant que les obligations n'auront pas été remplies, les actions ne vaudront pas un sou ; quant à leur valeur future, elle sera déterminée par la population de ce pays. C'est le parlement canadien, et personne autre qui dira quel dividende sera payé sur ces actions. En vertu de ce contrat et antérieurement à ce contrat, nous avons le pouvoir absolu de fixer les prix de transport et toutes les conditions du trafic sur cette ligne.

Je me permettrai une courte digression pour réfuter qui a été longuement discuté dans les journaux, mais que l'honorable chef de l'opposition a prudemment laissé de côté. Je ne m'attendais pas, non plus, à ce qu'il s'en servit, car j'étais convaincu qu'après mûre réflexion, il se rendrait compte que ce prétendu argument n'en est pas un. Cependant quelques-uns de ses partisans, moins scrupuleux, seraient peut-être tentés d'y recourir encore une fois, et il vaut mieux le refuter immédiatement, d'autant plus qu'il a été invoqué par des journaux très importants qui lui ont donné une grande publicité.

Dans le but de préjuger la discussion des côtés financiers de ce contrat, on a prétendu que la compagnie pourra se libérer de l'obligation de mettre pour $20,000,000 de matériel roulant sur le chemin, car, dit-on, grâce à des moyens bien connus des financiers actuels, ce matériel peut être fourni par une compagnie indépendante, mis au compte des frais d'exploitation et payé à

même les recettes du chemin. Ainsi, disent nos adversaires, si une compagnie indépendante peut être formée, et si le Grand-Tronc-Pacifique peut se procurer pour $20,000,000 de matériel roulant, de cette manière, en les mettant plus tard au compte des frais d'exploitation, sans affecter les ressources financières de la compagnie, il n'y a pas à en tenir compte relativement au capital qu'il faudra emprunter, ou aux autres ressources fournies par le gouvernement. Ces opérations se font facilement sur le papier. Rien n'est plus facile que de régler toutes les questions financières d'un chemin de fer, dans un article de journal, ou même dans un discours ; mais ce n'est plus du tout la même chose quand il s'agit de trouver réellement des capitaux. Ces compagnies pour la fourniture du matériel roulant sont des institutions bien connues, dans nos affaires de chemins de fer, depuis quelques années. Les obligations émises pour l'achat du matériel roulant sont garanties de deux manières. On les garantit d'abord par une hypothèque sur le matériel, ou par un lien qui équivaut à une hypothèque, et en deuxième lieu, par un contrat par lequel la compagnie de chemin de fer s'engage à payer à la compagnie qui fournit le matériel roulant, un loyer calculé de manière à ce que le capital se trouve payé en très peu de temps, et à ce que la compagnie de chemin de fer se trouve libérée de sa dette pour l'achat du matériel.

Si un pareil arrangement pouvait être conclu en vertu du contrat actuel, cette objection aurait sa raison d'être. Si le Grand-Tronc-Pacifique pouvait, au moyen d'une compagnie indépendante, se procurer tout le matériel nécessaire, et le payer à même les recettes du chemin, dans les prochains 10 ou 15 ans ce serait une ressource de plus dont il faudrait tenir compte. Mais il y a à cela deux ou trois graves objections. La première, c'est que la compagnie ne peut pas donner une hypothèque sur son matériel roulant, puisque ce matériel sera déjà grevé d'une première et d'une deuxième hypothèques, en vertu du premier contrat. Ces deux hypothèques sur le matériel roulant, rendent absolument impossible l'acquisition du matériel dans les conditions que je viens de mentionner. Certaines clauses du contrat originaire créent une première hypothèque sur le matériel roulant, mais si on lit attentivement tout le contrat on constate que le matériel se trouve grevé, en réalité, de deux hypothèques. Ces hypothèques sont apparemment divisées, mais, en réalité, tout le matériel roulant porte une première et une deuxième hypothèques. On ne pourra donc pas se procurer d'argent en hypothéquant le matériel.

La deuxième objection est celle-ci : si mes honorables amis veulent bien relire la définition des mots " frais généraux " ils verront que le contrat qui permet de porter au débit du compte du revenu certaines dépenses relatives au matériel roulant, ne permet pas que le capital et l'intérêt du matériel soient portés au débit des frais généraux. Par conséquent, le matériel roulant ne pouvant pas être payé à même le revenu du chemin, et le matériel ne pouvant pas être hypothéqué en faveur de la compagnie qui le fournit, les deux seules garanties qu'elle pourrait posséder disparaissent.

M. HAGGART : L'honorable ministre parle de deux garanties. Celui qui vend à la compagnie de chemin de fer ne peut-il pas mettre comme condition qu'il possédera sur le matériel roulant un lien qui prime toute autre hypothèque ?

L'honorable M. SIFTON : Cette question a été longuement discutée à la dernière session. Si mon honorable ami veut consulter le contrat, il verra que l'article 35 (a) dit :

(a) Une hypothèque qui constituera une première charge sur le chemin de fer, l'entreprise, l'équipement et les biens, les recettes, droits (les privilèges de la compagnie y compris tout l'équipement et les biens que la compagnie pourra ci-après acquérer... pour assurer le rachat de ladite émission de premières débentures garanties par le gouvernement.

La compagnie est tenue de mettre sur ce chemin un équipement de vingt millions de dollars sur lequel le gouvernement, de par la loi, possède une première hypothèque. La compagnie ne pourrait pas donner une première hypothèque sur un matériel emprunté ou qu'elle aurait acheté en vertu d'une transaction qui ne confère pas un titre de propriété. Si mon honorable ami (M. Haggart) veut discuter cette question avec des avocats choisis parmi ses amis, ils réussiront facilement à le convaincre.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre prétend-il que la compagnie ne satisferait pas à son obligation en donnant au gouvernement une première hypothèque sur ses intérêts dans le matériel roulant ?

M. HAGGART : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. FITZPATRICK : Pas du tout.

M. HAGGART : C'est l'opinion émise l'an dernier par le ministre de la Justice.

L'honorable M. SIFTON : Mon honorable ami (M. Borden) a pris la précaution de faire cette objection sous forme de question, et je doute fort qu'il soit disposé à risquer sa réputation d'avocat sur une assertion, qu'il soit prêt à soutenir que la compagnie pourrait donner une première hypothèque sur une propriété qu'elle aurait louée, qui ne lui appartiendrait pas en propre.

L'honorable ministre de la Justice a traité cette question au long l'an dernier et il a donné en entier l'opinion du jurisconsulte qui a préparé le contrat pour le gouvernement, et auquel ce point avait été tout particulièrement soumis. L'opinion de ce jurisconsulte a été que cette question n'offre pas le moindre doute et ne mérite même pas d'être discutée. En vertu du contrat, le

matériel roulant est grevé de deux hypothèques en faveur du gouvernement, et une troisième n'offrirait guère de garantie pour emprunter. Et comme la compagnie ne pourrait pas non plus porter le capital au débit du revenu, comme frais généraux, il ne resterait absolument aucune garantie.

Cette question de porter le capital des obligations émises pour l'achat du matériel roulant au débit des frais généraux méritait d'être sérieusement étudiée. Je ne parle pas en ce moment comme avocat, car je n'ai pas mission de conseiller le gouvernement sur les questions de droit ; mais j'ai soumis le point au ministre de la Justice, ainsi qu'à MM. Shapley et Chrysler, qui ont été les avocats du gouvernement dans la préparation du contrat et j'ai ici l'opinion écrite de ces deux avocats et celle de mon honorable collègue le ministre de la Justice. Tous s'accordent à dire que d'après les clauses du contrat, il n'y a pas la moindre possibilité de porter ce matériel roulant au débit des frais généraux. Cette question sera probablement soulevée de nouveau dans le cours du débat, et je ferai peut-être bien de considérer ici les propres expressions dont s'est servi M. Shepley à ce sujet :

Dans l'affaire de la Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique. On me consulte sur le cas suivant : en vue de se procurer le matériel roulant requis aux termes du contrat, la compagnie de chemin de fer cède de ses obligations à une compagnie formée spécialement dans le but de fournir ce matériel. Ces obligations sont payables par versements annuels fondés sur la consolidation du capital et des intérêts. J'ai supposé que ces obligations sont très différentes des obligations émises en vue de la construction du chemin et qui doivent être garanties aux termes du contrat. Il s'agit de savoir si, par ce moyen ou quelque autre semblable, les versements ainsi payés, en autant qu'ils représentent le capital de ces obligations, pourraient être imputés sur les frais d'exploitation ainsi que définis dans la stipulation 14 du contrat, ou dans l'article 2 (o) de l'Acte des chemins de fer de 1903, ou en vertu d'aucune autre définition acceptable, et de cette manière avoir priorité sur les obligations en vue de la construction garanties par le gouvernement et le Grand Tronc. Dans mon opinion, le capital de l'obligation représentant le prix du matériel ne saurait ni par le moyen indiqué, ni par aucun autre semblable, être prélevé sur les recettes comme frais d'exploitation, aux termes soit de l'une ou de l'autre définition expresse ou d'aucune autre définition acceptable de cette expression. Le capital n'est pas (pour me servir des termes des deux définitions expresses) un péage, loyer ou somme annuelle relative au louage du matériel roulant cédé à la compagnie. Dans l'hypothèse à l'examen, il semble y avoir non pas louage, mais vente. Dès lors, il est extrêmement douteux que même l'intérêt sur ces obligations puisse tomber sous le coup de l'une ou l'autre définition expresse. Il est probable que les frais d'entretien et de réparation de ce matériel roulant seraient compris dans les termes de l'une ou l'autre définition.

(Signé) GEORGE F. SHEPLEY.

M. HAGGART : Je n'ai pas prétendu que le montant devrait être prélevé sur les recettes du chemin ; mais que les personnes qui pourvoiraient le matériel roulant pourraient le détenir en garantie, indépendamment du gouvernement ou de toute autre garantie établie par le présent acte.

M. SIFTON : Je déclare de la manière la plus absolue et la plus catégorique qu'elles ne pourraient en agir de la sorte. Deux hypothèques sont établies par le statut ; et ce sont de premières hypothèques. Je suis persuadé que mon honorable ami (M. Haggart), qui est généralement circonspect, ne voudrait pas induire la Chambre en erreur, ou prendre une attitude absolument intenable, suivant l'opinion de juristes distingués à qui la question a été soumise.

M. HAGGART : Vous ne touchez pas du tout à la question que j'ai soulevée.

M. SIFTON : Si j'ai traité particulièrement cette question, c'est qu'elle a été débattue dans une certaine presse, dans le but d'embrouiller les choses et de donner l'impression que certaines ressources financières sont assurées à cette compagnie, quand, de fait, il n'en est rien. Il n'est pas nécessaire de parler de l'autre question relative à la vente des obligations de l'Etat, dont la presse s'est tant occupée depuis deux jours. Le premier ministre a nettement expliqué la situation à cet égard. Et quant à la prétention que les titres de seconde hypothèque garantis par la Compagnie du Grand Tronc se vendront à vil prix, assurément il suffira d'un mot ou deux pour en faire justice. La déclaration est faite dans ce style particulier qu'affectionnent nos journalistes quand ils traitent d'un sujet de cette nature ; et on affirme que si la Compagnie du Grand Tronc n'obtient pas les fonds suffisants dès la première émission d'obligations garanties, tout ce qu'elle aura à faire, sera de faire une seconde émission. Puis, on nous informe que les malheureux patrons de ce chemin de fer, qui ont à solder les frais de transport auront finalement à supporter le fardeau d'une énorme dette accumulée.

Or, qui garantit ces obligations et qui en règlera la vente ? C'est la Compagnie du Grand Tronc. Le Grand Tronc est une compagnie solvable ; elle compte quarante mille actionnaires ; dont plusieurs ont été nombre d'années dans l'attente de dividendes et prennent un intérêt très actif aux affaires de cette compagnie. Est-il raisonnable de penser que les actionnaires de la Compagnie du Grand Tronc vont permettre aux administrateurs de ce chemin de garantir des obligations pour un montant illimité et de les vendre à vil prix ? L'idée est absurde ; il suffit de l'énoncer pour s'en apercevoir. Soyez assurés que s'il est une de ces opérations qui se fasse avec soin, ce sera le placement des obligations de la Compagnie du Grand Tronc, de manière à ce qu'elle n'ait pas à garantir une plus forte somme qu'il n'est absolument nécessaire. Par conséquent, ce qui est en apparence dans ce contrat une concession,

n'est réellement pas une concession sérieuse, car elle a sa contre-partie ; c'est-à-dire une disposition en vertu de laquelle le gouvernement participera avec la Compagnie du Grand Tronc dans la mesure d'un tiers des pertes, parce que, par ce moyen nous augmentons la garantie des obligations de seconde hypothèque, nous augmentons leur valeur marchande et nous diminuons la dette fondée du chemin. Ce n'est donc pas une concession sans aucun équivalent.

On nous a reproché d'avoir déclaré que le contrat primitif était bon et obligatoire et de revenir demander au parlement de le modifier. Or, je l'ai déjà dit, nous ne nous inquiétons pas outre mesure de la perte de dignité que pareille négociation entraîne. Mais je nie entièrement l'assertion que nous ayons d'aucune manière trompé le parlement sur la véritable position des affaires. Nous avions fait un contrat qui fut signé par M. Charles M. Hays, l'administrateur général de la Compagnie du Grand Tronc, et autres directeurs en vue de cette compagnie. Nous avions lieu de croire que ces messieurs seraient en mesure de s'acquitter de leurs promesses envers nous et d'obtenir l'adhésion des actionnaires de leur compagnie. Nous ne prétendons pas que ces messieurs ont agi de mauvaise foi. Nous savons qu'ils auraient voulu faire accepter le contrat tel qu'il était et le mettre à exécution ; mais en dépit de toute leur influence, ils ne réussirent pas à se rallier les actionnaires de la Compagnie du Grand Tronc, et comme il est dit dans la lettre de sir Charles Rivers Wilson, il fallut faire de nouvelles concessions. Mais la Chambre, je pense, sera de l'avis du premier ministre, que les concessions ainsi faites ne sont pas assez sérieuses et assez importantes pour empêcher la Chambre de les accepter et de poursuivre cette grande entreprise.

Mon honorable ami le chef de l'opposition a parlé longuement et avec beaucoup de conviction, comme si la question en était sérieusement modifiée, de l'opinion de M. Alfred Smithers, un des directeurs du Grand Tronc et un très habile homme d'affaires ; celui-ci pense que le contrat sous sa forme nouvelle est plus avantageux pour le Grand Tronc que sous sa forme première. Il n'était pas nécessaire d'être très habile pour le découvrir. Nous sommes tous disposés à reconnaître que les concessions demandées par la compagnie et que nous leur avons accordées, et que des deux côtés on regarde comme importantes, ont rendu le contrat plus avantageux pour la compagnie qu'il n'était auparavant. Mais en dépit de cela, n'oublions pas que les obligations dont la compagnie s'est chargée par ce contrat ont paru tellement sérieuses aux principaux actionnaires de la Compagnie du Grand Tronc, que certains d'entre eux vendirent leurs actions et cessèrent de faire partie de la compagnie. Je ne veux pas fatiguer la Chambre de citations ; mais voici un extrait de la " Canadian Gazette ", du 10 mars, qui indique d'une manière très nette de quel œil alarmé les principaux actionnaires du Grand Tronc regardaient cette opération :

Le projet du Grand-Tronc-Pacifique a beaucoup attiré l'attention et donné lieu à bien des commentaires. A la réunion de la compagnie tenue hier, le consentement des actionnaires a été obtenu à la suite d'une vive discussion; bien que le sentiment général semble être aujourd'hui que le Grand Tronc devait consentir à construire le chemin ou voir sa construction entreprise par quelque autre. Après la publication du rapport spécial sur le projet, l'opposition fut beaucoup plus vive, et il se fit des ventes considérables des actions de la compagnie, surtout dans les provinces. Depuis la semaine dernière, les actions de premier privilège, cotées à 102½, sont tombées de 6½ points ; les actions de second privilège, à 88, sont tombées de 4¼ points ; les actions de troisième privilège, à 37¾, sont tombées de ⅛ de point ; * les actions garanties, à 98¼, de ¼, et les actions ordinaires à 11⅞ de ¼ de point. Depuis le commencement de février, la dépréciation dans le cours des actions libres de la compagnie a été sérieuse, les actions de premier privilège étant tombées de 9 pour cent ; celles de second privilège, de 8 pour cent, celles de troisième privilège de 3½ pour cent, les garanties de 2¼ pour cent et les ordinaires de 2 pour cent.

Je cite cet extrait, M. l'Orateur, dans le but de montrer que si nos amis de l'opposition apparemment ne se tracassent guère, mais sont plutôt portés à rire de l'idée que la Compagnie du Grand Tronc encoure des obligations sérieuses relativement à cette entreprise, des particuliers qui ont été toute leur vie de forts actionnaires de la compagnie, croient prudent de s'en séparer et vendent leurs actions à très grand sacrifice. Ces craintes ne me paraissent pas fondées ; mais elles se conçoivent, étant données les obligations que la compagnie a encourues et les renseignements nécessairement incomplets qu'il était possible de se procurer quant aux véritables perspectives d'avenir de cette entreprise. Nous ne devons pas nous attendre à ce que des particuliers établis en Angleterre en connaissent aussi long sur notre pays que nous en connaissons nous-mêmes.

Un mot ou deux seulement au sujet de l'arrangement relatif à la section des prairies. Il ne semble pas qu'on ait eu de critique sérieuse à faire sur ce point. Nous venons en aide au Grand-Tronc-Pacifique par une garantie semblable à celle que nous avons donnée au chemin de fer Canadien du Nord. Lorsqu'il fut question d'accorder cette aide à ce dernier chemin de fer, ces messieurs de la gauche virtuellement ne firent aucune opposition. Il ne saurait y avoir de raison pour refuser de donner pareille garantie dans le cas du Grand-Tronc-Pacifique. L'idée est aussi bonne dans un cas que dans l'autre.

Puis, lorsque nous en venons à la section des montagnes, notre seul point de comparaison est la proposition faite par l'honorable chef de l'opposition lors de la dernière session du parlement. L'idée de mon honorable ami, ainsi qu'il nous l'expliqua dans le temps, était que nous devrions nous efforcer

de conclure un arrangement par garantie. Nous nous sommes efforcés de faire un arrangement par garantie, et nous l'avons fait. Mais mon honorable ami ajoutait que s'il ne lui était pas possible de faire un arrangement par garantie à sa convenance,—et celui que nous avons conclu ne lui convenait pas, bien qu'il soit le meilleur qu'il fût possible de faire,—il prendrait le parti de construire le chemin à travers les montagnes comme chemin de fer de l'Etat et de permettre au Grand Tronc de s'en servir. Nous avons donc à faire la comparaison de notre proposition d'une garantie sur les trois quarts du prix de revient du chemin à l'ouest de Winnipeg avec la proposition de l'honorable chef de l'opposition d'une garantie sur la section des prairies et de la construction par l'Etat de la section des montagnes. Qu'en résulterait-il ? Comme la garantie ne porterait que sur la section des prairies, l'Etat aurait probablement à solder des déficits pour la section des montagnes, tandis que la compagnie se ferait des dividendes dans la section des prairies. Mais nous plaçons les deux sections sous la même garantie ; les bénéfices sur l'une compensent les pertes sur l'autre ; et nous avons la perspective—voire même la certitude,—que l'entreprise, dans l'ensemble, sera rémunératrice.

Quant à la critique que l'on a faite du projet de construction de la section de l'est, je crains que nos amis de l'opposition ne commencent déjà à subir le sort malheureux de ceux qu'aveugle le parti pris de combattre une mesure quand même. Ils ont fait bon nombre d'observations au sujet du trafic sur la section de l'est. Je ne me propose pas de discuter longuement aujourd'hui, ou plus tard dans le cours du débat, la question du trafic sur lequel on pourra compter le long de cette section de l'est du chemin de fer. Mon honorable ami de Lanark-sud (M. Haggart), qui, paraît-il, doit prendre la parole après moi, a raillé sans mesure l'idée qu'une portion considérable du trafic de l'ouest passerait par cette section de l'est. Je ne puis être de son avis. Dans le cours de la dernière session, j'ai présenté des chiffres à ce sujet et exprimé en assez grand détail mes vues quant au trafic du blé sur cette section. Subséquemment on m'attribua des opinions que je n'avais pas émises ; de ce que j'avais mentionné certains tarifs comme existant sur certaines lignes à certaines époques, on tira la conclusion que, suivant moi, ce seraient là les tarifs en vigueur sur cette ligne-ci. Je n'avais rien dit de tel ; je m'en étais bien donné de garde. Je citai ces cas comme simples exemples de ce que les chemins de fer avaient fait dans certaines circonstances, et de ce que les chemins de fer dans certaines circonstances possibles pourraient faire ; mais je m'abstins soigneusement de faire aucune prédiction ou déclaration expresse quant au montant probable du trafic qui surgirait sur cette ligne. J'exposai les faits et les circonstances telles qu'elles m'apparaissaient, mais je laissai à la Chambre de faire les déductions qui lui paraîtraient découler de ces faits. Prenons pour un instant la question du transport du blé. Mon honorable ami dit que ce blé sera transporté des champs de blé de l'ouest à Port-Arthur et Fort-William et de là sera dirigé sur divers points. Nous savons tous qu'en ce qui regarde le trafic d'été, c'est ce qui se produira. Il arrivera en été, pas très souvent, mais de temps à autre, que les chemins de fer expédieront du blé entièrement par voie ferrée ; mais généralement parlant, en été, le blé ira à Port-Arthur et à Fort-William et de là sera expédié vers l'est. Mon honorable ami le chef de l'opposition déclare avec beaucoup de ferveur, comme si le projet s'en trouvait irrémédiablement condamné, qu'une fois le blé rendu à Port-Arthur et Fort-William, vous n'êtes plus maître de lui faire prendre telle ou telle route, et que le Grand Tronc ne s'engage pas à le transporter aux ports canadiens. Je dis, moi, qu'une fois le blé rendu à Port-Arthur et Fort-William, il importe peu ce que le chemin de fer du Grand Tronc fera ou ne fera pas. En été, le blé s'en ira par eau à Montréal ou à Québec, ou, par le canal de l'Erié, à New-York ; de sorte que la question de savoir ce que le Grand Tronc s'est engagé ou ne s'est pas engagé à faire quant au trafic d'été, n'a absolument aucun intérêt ; ce n'est pas ce qui décide de la route que suivra le trafic. Nous comptons que, par suite de l'amélioration de nos voies fluviales, Montréal et Québec seront en mesure de concurrencer victorieusement les ports desservis par la route américaine.

Déjà ils le font avec succès. L'année dernière, il s'est transporté du blé de Duluth à Québec moyennant 3½ cents du boiseau, et sûrement il n'est pas de chemin de fer qui puisse en effectuer le transport au même prix ; il ne me paraît pas y avoir de doute possible à cet égard. Mais durant les mois d'hiver, pendant les quatre mois et demi ou cinq mois que le matériel roulant est sans emploi et que les navires viennent dans nos ports de mer à la recherche de cargaisons, alors les chemins de fer transporteront le blé entièrement par voie ferrée ; et c'est ce qu'ils font aujourd'hui. Mon honorable ami sait que le chemin de fer du Pacifique transporte des millions de boisseaux entièrement par voie ferrée pour fournir des cargaisons à ces navires, et le Grand-Tronc-Pacifique aura certainement une partie de ce trafic durant cette saison de l'année. Puis se présente la question de l'indication de la route à suivre. L'honorable ministre de la Justice (M. Fitzpatrick) a dit, lors de la dernière session, que tous les habitants de l'ouest auraient assez du patriotisme pour donner la préférence à la route canadienne, à égalité de tarif. Il ne sera même pas nécessaire de compter sur leur patriotisme pour obtenir ce résultat. Voilà des années que les habitants de l'ouest s'efforcent de main-

tenir la pureté de leur blé. Durant les deux ou trois premières années que j'ai fait partie de cette Chambre, une des questions auxquelles je devais constamment prêter attention, c'était celle de la classification et de l'inspection du blé, et il nous a fallu modifier l'acte d'inspection afin d'empêcher que des fraudes pussent être pratiquées une fois que le blé aurait quitté Port-Arthur. Depuis lors, les manipulations n'étant plus possibles dans nos ports de l'est, la réputation du blé manitobain a grandi ; et aujourd'hui, n'étaient certaines manipulations illicites qu'il n'est pas toujours possible de prévenir, le prix du blé manitobain serait absolument et équitablement fixé. Ce qui désirent les gens de l'ouest c'est que leur blé reste absolument pur et ne puisse être classifié de nouveau en chemin. Mettez les cultivateurs du Manitoba et de l'ouest en mesure d'expédier leur grain par une route canadienne, au même prix, et toujours ils lui donnerant le préférence ; vous n'aurez pas besoin de faire fond sur leur patriotisme dans ce but. Ils regarderont comme un des avantages assurés par la construction de ce transcontinental, l'occasion qui leur est fournie d'expédier leurs grains par les voies canadiennes, avec l'assurance qu'à partir du moment où le blé quitte le champ jusqu'à celui de son embarquement au port de mer canadien, il restera en notre pouvoir de punir toute tentative de manipulation ou de fausse classification, et le producteur obtiendra le prix auquel il a droit. Il y a plus : Ce chemin de fer transportera beaucoup de bestiaux. Si mon honorable ami veut se donner la peine d'aller aux renseignements, il constatera qu'à l'heure actuelle les expéditeurs souffrent grièvement de l'insuffisance des moyens de transport. Un partisan distingué de mon honorable ami le chef de l'opposition me disait, récemment, qu'il était en faveur de la construction du Grand-Tronc-Pacifique, parce qu'il était engagé dans le commerce des bestiaux, et que le commerce des bestiaux de l'ouest avait besoin du Grand-Tronc-Pacifique et en avait besoin tout de suite. Nous savons que, par cette route, il se transportera du blé, il se transportera de la farine en grandes quantités du Nord-Ouest à destination des marchés européens ; il se transportera aussi, comme mes honorables amis le savent, une forte proportion des marchandies importées d'Europe à destination des centres urbains de l'ouest. A tous les points de vue, il semble donc que ce chemin de fer doive faire un trafic important et lucratif. Pourquoi nos amis y sont-ils tellement opposés ? Est-ce parce que, comme le prétend l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart), c'est un pays de montagnes granitiques et de marécages, où il n'est pas possible de construire un chemin à pentes convenables ? Mais, je pense pouvoir dire sans crainte de me tromper que lorsque nous présentâmes cette mesure, l'année dernière, ces messieurs de l'opposition nous firent comprendre très clairement qu'ils étaient favorables à l'idée de relier le chemin de fer du Grand Tronc au pays de l'ouest. Ils se sont déclarés favorables à cette idée, dès le début, je pense. Ils ont pris cette attitude et leur presse l'a prise également. Leur parti en tant que parti ne pourrait, je pense, faire autrement que de reconnaître la vérité de mes paroles quand je dis qu'il favorisait l'idée d'un raccordement du Grand Tronc avec l'ouest.

Comment ce raccordement se fera-t-il ? Le Grand Tronc devra-t-il parcourir le même pays que le chemin de fer Canadien du Pacifique, ce qui en ferait un chemin de pentes raides, de courbes abruptes et de longs circuits ? Ou bien, ces messieurs préféreraient-ils que ce nouveau chemin de fer fût construit plus au nord, où il traverserait un pays plat, à rampes plus douces, et, par une voie plus directe, ouvrirait un pays neuf ? Nous supposons que nos honorables amis sont des gens de sens commun, comme nous nous flattons de l'être nous-mêmes. Nous ne nous entendons pas toujours à cet égard. Nous leur supposons une certaine dose de sens commun, et nous pensons que dans leur for intérieur ils jugeront comme nous que la ligne directe, à rampes douces et à courbes faciles, et qui, de plus, dessert un pays inexploité, est celle par laquelle le chemin de fer du Grand Tronc devrait être mis en communication avec l'ouest. Il est regrettable que les études topographiques qui ont été faites n'aient pas été remises au gouvernement par la Compagnie du Grand Tronc sous une forme présentable pour la Chambre. Elles n'étaient pas suffisamment complètes pour permettre d'en tirer un rapport. Mais ces jours derniers, je priai le géographe du département de l'Intérieur, arpenteur très compétent lui-même, de se rendre au bureau de Compagnie du Grand Tronc, d'étudier la question avec l'ingénieur en chef de la compagnie, et de préparer un précis des résultats fournis par les explorations quant à la section de l'est. C'est ce qu'il fit, et voici son rapport :

Département de l'Intérieur,
Bureau du Géographe
Ottawa, 5 avril, 1904.

Mémoire.

Durant l'été de 1903, des recherches préliminaires furent commencées entre North-Bay à Winnipeg et des études de tracé furent faites sur une grande partie de la ligne entre Winnipeg et le lac de Terre-Blanche, longueur d'à peu près 200 milles. Le temps extraordinairement humide que nous avons eu a non seulement retardé les travaux et gêné les mouvements des partis d'explorateurs, mais encore a rendu extrêmement difficile et dispendieux le transport des provisions. Néanmoins, il a été assez fait de travail pour nous faire voir qu'il est possible d'établir une ligne, depuis Winnipeg jusqu'au point où l'embranchement de North-Bay se sépare de la ligne principale, avec des pentes n'excédent pas 0.4 pour cent et des courbes d'au plus 4°.—M. Stephens—

M. Stephens est l'ingénieur en chef du Grand Tronc pour ces explorations.

M. Stephens est plein d'espoir qu'il arrivera à établir un tracé avec pentes de 0.3 au lieu de 0.4 pour cent, et qui sera plus direct. Toutes les courbes sont compensées et de toutes manières la ligne est plus avantageuse que celle du Canadien du Pacifique dans la section correspondante. En termes généraux, elle suit la vallée de la rivière des Anglais jusqu'au lac Seul ; puis de là atteint l'Ogoki, bras de la rivière Albany ; puis en ligne presque absolument droite, elle se dirige sur le lac Opazatika. De cet endroit elle suivra probablement une ligne parallèle à la ligne de base tracée par MM. Niven et Speight, pour le gouvernement d'Ontario, vers la latitude de 49° 30.1, et située quelque peu au sud de celle-ci. A partir de la ligne frontière interprovinciale, elle se dirigera probablement dans la direction du sud-est jusque vers les sources du Saint-Maurice, descendra la vallée de cette rivière, puis se portera sur Québec en coupant les vallées.

Les premiers cent milles à partir de Winnipeg pourront être construits moyennant $25,000 par mille ; entre le 100e et le 350e milles, il faudra dépenser $35,000 par mille ; entre le 350e et le 330e milles, $30,000 par mille. Entre le 530e mille et Québec, la dépense ne saurait être estimée avec quelque peu d'exactitude, tant qu'on n'aura pas fait de plus amples études du terrain, mais M. Stephens considère la somme de $30,000 par mille largement suffisante. Il a aussi déclaré que toutes ces estimations sont larges et qu'on devrait facilement pouvoir construire le chemin pour ces sommes. L'estimation de $30,000 pour la partie qui traverse la zone argileuse peut sembler haute ; mais elle est due en grande partie aux frais considérables nécessités par le transport des provisions. Inversement, la section de Québec à Moncton,—toutes choses égales d'ailleurs,—devrait coûter moins cher à construire.

Il est bon de faire observer que, dans Ontario et Québec, le tracé a été établi bien au nord, afin d'avoir le plus possible de la zone forestière dominant la voie. D'autre part, on a eu soin de ne pas l'établir au delà du rebord du plateau supérieur, ou ligne des chutes, où les torrents se précipitent en cataractes vers le plateau inférieur.

Le but est de permettre le flottage du bois vers la voie ferrée. Suit une description des diverses parties de la ligne. Je vais déposer une copie du rapport sur la table pour l'usage de la Chambre.

M. R. L. BORDEN : Combien de milles en tout ce monsieur a-t-il examiné et combien de temps a-t-il consacré à cet examen ?

L'honorable M. SIFTON : Le rapport ne le dit pas. Il fournit des renseignements quant à toute la ligne. Le tracé est nettement indiqué jusqu'au point où il traverse la ligne interprovinciale. Puis il est donné approximativement. J'ai lu le rapport dans le but de faire observer que si nous sommes d'accord avec nos amis de l'opposition quant à l'opportunité de prolonger le Grand Tronc jusque dans l'ouest, d'autre part, il ne peut y avoir de doute quant à l'excellence du tracé que nous avons choisi. Je n'insisterai pas davantage sur ce point. Vous n'aurez pas d'hésitation, j'en suis sûr, à choisir la bonne ligne de préférence à la mauvaise, la ligne courte de préférence à la ligne longue, et la ligne desservant un pays neuf de préférence à celle qui n'ouvre aucune région nouvelle. Maintenant, je fais une hypothèse. Supposons que dans trois ou quatre ans, cette ligne ait été construite ; le Grand Tronc a sa ligne de North-Bay à Abittibi, et le gouvernement dit : Voici une grande ligne transcontinentale qui s'arrête à 550 milles de Québec ; nous allons construire une ligne pour la relier à Québec. Qui de ces messieurs de l'opposition dira non ? Nous, nous fondons les deux projets en un seul. Mais si l'on approuve la construction de chaque tronçon, n'approuve-t-on pas par là même le projet dans son ensemble ? Maintenant, supposez cette ligne de 550 milles construite et le Grand-Tronc-Pacifique faisant circuler ses trains de Port-Simpson à Québec, et récoltant un énorme trafic tout le long de cette grande ligne. Mais son trafic d'hiver s'en va tout à Portland, et c'est son intérêt de le transporter à Portland. Or, voici nos amis des provinces maritimes qui disent : Il faut raccourcir cette distance-là et transporter ces marchandises aux ports des provinces maritimes. Se trouvera-t-il quelqu'un pour dire que nous ne devons pas le faire ? Pas un. Mon honorable ami le chef de l'opposition ne le dira pas. Il ne l'a pas dit une seule fois dans le cours de ses remarques. Il a dit : Si vous pouvez vous assurer les pentes voulues, construisez-le. Eh bien, nous allons nous assurer les pentes et nous allons le construire.

Il dit,—et c'est la seule objection qu'il a pu soulever,—que ce chemin de fer devrait être construit comme partie de l'Intercolonial et non pas comme tronçon du Grand-Tronc-Pacifique. Examinons cette question. Supposons que vous ayez le Grand-Tronc-Pacifique de Port-Simpson à Québec, avec embranchements, récoltant un énorme trafic d'un océan à l'autre, à destination de Québec. Vous allez construire une ligne qui va transporter ces marchandises jusqu'aux ports des provinces maritimes ; et il vous faut décider si cette ligne sera un tronçon de l'Intercolonial ou une partie du Grand Tronc. Si cette ligne est construite comme tronçon de l'Intercolonial, qu'arrive-t-il ? Vous avez trois ou quatre cents milles de chemin de fer qui donneront peut-être des bénéfices, mais qui n'en donneront pas d'une manière assurée, si nous en jugeons d'après notre expérience avec l'Intercolonial. Au contraire, si cette ligne est construite comme partie du Grand Tronc, qu'arrivera-t-il ? Tout le trafic de cette ligne transcontinentale sera dirigé par cette voie vers les provinces maritimes. Quel moyen allez-vous prendre pour engager les propriétaires de ce transcontinental à renoncer virtuellement à se servir de leurs installations de Portland, du moins en ce qui est du trafic d'hiver, et à transporter ces marchandises vers les provinces

maritimes ? Tout bien considéré, nous serions disposés, peut-être, à nous ranger de son avis et à rattacher cette ligne nouvelle à l'Intercolonial. Mais nous ne pouvons obtenir le résultat désiré de cette manière ; et nous disons de plus que si vous attendez que le transcontinental soit construit jusqu'à Québec pour relier cette dernière ligne au Grand Tronc, cette compagnie sera mieux en mesure de continuer le service par Portland.

M. l'Orateur, j'ai parlé beaucoup plus longuement sur ce sujet que je ne m'étais proposé de le faire. Je vais maintenant dire quelques mots de la proposition du chef de l'opposition. Il a soumis, hier, à la Chambre, à la fin de son long et très habile discours, un amendement exposant ses vues comme chef de la loyale opposition de Sa Majesté et celles de son parti sur l'importante question qui nous occupe en ce moment.

Mon honorable ami ne m'en voudra peut-être pas de lui dire que ce document-là me paraît contenir trop de verbiage, et qu'il aurait pu exprimer sa pensée en moins de mots sans craindre d'être moins compris. Je me contenterai de faire quelques observations au sujet des paragraphes qui, après une étude attentive, me paraissent les plus susceptibles d'une application pratique. Le paragraphe (a) se lit comme suit :

De développer et étendre le réseau des voies ferrées de l'Etat et d'en libérer l'administration de tout contrôle ou ingérence politique.

M. l'Orateur pour ce qui est de l'ingérence politique, nous nous en sommes tenus dans une assez large mesure à la politique de nos prédécesseurs ; mais le développement du réseau de l'Etat est notre œuvre politique. bien que l'opposition n'ait jamais cessé de la combattre à outrance. Quelque favorable que veuille paraître mon honorable ami au développement du réseau de l'Etat, il n'en reste pas moins acquis que jamais, à ma connaissance, projet le plus ardemment combattu en cette Chambre ne fût discuté avec plus d'acharnement que celui du prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal. Que n'ont pas encore osé nos adversaires ? Que n'ont-ils pas fait lorsqu'ils étaient les maîtres de l'Intercolonial, les maîtres du réseau de l'Etat pour lequel ils se sentent maintenant pris d'une si vive sollicitude ? Ils se lièrent si bien au Pacifique Canadien au moyen d'un traité, qu'il ne lui restait plus assez de latitude pour se livrer à une exploitation indépendante. Ce traité, nous dûmes l'abroger ; il nous fallut changer ces conditions, faire pénétrer le chemin de fer dans Montréal afin d'en faire une ligne dont nos amis de la gauche commencent à s'enorgueillir. Mon honorable ami a dit dans le paragraphe (b) :

D'obtenir un contrôle absolu et complet des tarifs et des facilités de trafic en retour d'une subvention raisonnable pour aider à la construction ou à l'amélioration des chemins de fer.

M. l'Orateur, ces paroles dénotent un beau sentiment, mais elles sonnent mal dans la bouche de nos adversaires. En effet, durant les longues années qu'ils passèrent dans l'opposition, alors que l'on autorisait la construction à droite et à gauche de nouvelles voies ferrées, que l'on votait de nombreuses subventions, les libéraux ne cessèrent point de réitérer leurs demandes et leurs supplications, de proposer des résolutions et de les appuyer avec ardeur afin que ce principe même fût établi en vertu de la loi canadienne, mais toujours leurs efforts échouèrent de la façon la plus complète. Ce principe, nous l'avons établi en 1896, lorsque nous fûmes appelés pour la première fois à légiférer en matière de chemins de fer. Le premier chemin de fer important qui occupa notre attention fut celui du Pas du Nid-de-Corbeau et nous profitâmes de la circonstance pour établir les principes qui, à notre sens, doivent prévaloir en matière de chemins de fer. Nous nous sommes réservé à cet effet la haute main sur la voie, le pouvoir de permettre à toute autre compagnie d'y faire circuler ses trains, le contrôle des tarifs et des facilités de trafic ; nous avons, en un mot, fait tout ce que, au dire de l'honorable député, nous devions faire, et depuis, les lois relatives aux chemins de fer que nous avons établies à chaque session du parlement ont donné une efficacité de plus en plus grande à ce contrôle, elles one si bien tendu à l'affermissement du principe qui, de l'aveu même du leader de l'opposition, devrait servir de base à notre législation, qu'il est aujourd'hui assez solidement établi pour défier tous les efforts destructeurs de nos honorables amis de la gauche. L'honorable député demande ensuite dans le paragraphe (c) :

D'améliorer et étendre notre système de canaux, de développer nos routes fluviales et d'équiper parfaitement nos ports nationaux sur les grands lacs, le Saint-Laurent et le littoral maritime.

A notre arrivée au pouvoir, la profondeur du Saint-Laurent était de neuf pieds, elle est aujourd'hui de quatorze pieds. Mon honorable ami a demandé, comme pour se moquer du gouvernement, si nous savons que le transport du grain s'effectue maintenant maintenant depuis Duluth jusqu'à Québec à raison de 3¼ cents et de 3½ cents par boisseau. Nous le savons, et nous savons aussi que cela est dû aux très grands travaux d'amélioration que nous avons fait exécuter dans les ports des grands lacs, comme à Port-Colborne, sur les canaux du Saint-Laurent, dans le port de Montréal et dans le chenal du Saint-Laurent. Le résultat des dépenses que nous avons faites pour améliorer les routes fluviales du Canada, résultat que cette dépense de deniers nous permettait d'obtenir, c'est que l'on a constaté pour la première fois au cours de la dernière saison que non seulement le grain canadien, mais le grain américain a été dirigé vers des ports canadiens en passant par ces voies fluviales. Que mon honorable ami

soit donc sans crainte, nous veillerons à cela. On nous demande encore :

De perfectionner notre système d'élévateurs et nos installations de têtes de ligne.

Nous avons institué une commission qui, à l'heure actuelle, étudie ces questions-là, et nos adversaires eux-mêmes n'ont rien à reprendre à son œuvre. On nous demande encore de permettre le transport et la circulation en commun sur les lignes de chemins de fer ; c'est précisément ce que nous avons fait chaque fois que nous avons eu à légiférer en matière de chemin de fer, et ce à quoi n'ont jamais songé nos adversaires lorsqu'ils détenaient le pouvoir. A la dernière session, nos honorables amis de la gauche ont commencé par prétendre qu'il fallait permettre au Grand Tronc de se raccorder avec l'Ouest. C'était leur intention tout d'abord, je crois, de s'en tenir à cela, mais ils finirent par remarquer que l'opinion publique ne s'enthousiasmait guère à l'idée que l'on pourrait permettre au Grand Tronc d'aller prendre du trafic dans l'Ouest pour le diriger vers les ports américains. Devant l'hostilité de l'opinion et des provinces maritimes, nos adversaires durent renoncer à cette idée-là.

Nul ne saurait reprocher au chef de l'opposition de manquer de prudence. Il lui a fallu réfléchir longtemps à sa politique avant de la mettre au jour et de l'imposer à son parti, et ce n'est qu'après une longue et complète délibération qu'il osa la présenter à la Chambre. Si je ne me trompe, elle consistait à prolonger l'Intercolonial en construisant des raccordements et en acquérant le Canada-Atlantique, ou en construisant un nouveau chemin qui se serait raccordé avec le Canadien du Pacifique ; à acquérir le chemin du Pacifique jusqu'à Port-Arthur, à s'associer au Canadian-Northern et au Pacifique depuis les grands lacs jusqu'à Winnipeg, à construire aux frais de l'Etat une ligne à travers les montagnes, et peut-être aussi à en établir une autre devant faire partie du réseau du Pacifique, entre Québec et Moncton, cette dernière, toutefois, ne devant pas nécessairement faire partie du projet. Tel est le projet que mon honorable ami présenta au parlement. Il l'avait préparé avec soin et mûrement délibéré.

Je n'eus pas la bonne fortune d'entendre l'exposé de mon honorable ami, mais le lendemain du jour où il prononça son discours, les journaux m'apprirent qu'un astre nouveau avait fait son apparition dans le firmament politique, et que l'honorable député avait électrisé le parlement et le pays en expliquant le projet qu'il avait présenté. Combien de temps vécut-il, ce projet ? Trois jours à peine. Le peuple, dont le gros bon sens vaut toujours mieux, en fin de compte, que toutes les finesses de l'esprit le plus retors, le considéra un instant, puis le jeta au panier. Je ne crois pas qu'on en ait entendu parler depuis. C'est mon honorable ami lui-même qui a porté hier soir le coup le plus meurtrier à son projet en n'y consacrant que tout juste sept minutes et demie, montre en mains. Il y a donc lieu de croire le projet bien enterré, car il ne tient pas la moindre place dans l'amendement dont mon honorable ami a saisi le parlement. On ne saurait prétendre que l'amendement fait revivre ou approuve la politique que l'honorable député cherchait à faire prévaloir l'année dernière. Nous voici donc en présence d'une politique nouvelle formulée dans l'amendement dont on nous a fait lecture hier soir. Laissons de côté tous les sujets étrangers pour ne nous arrêter qu'à ce que vaut l'amendement en tant que contre-partie de la résolution qui fait l'objet du présent débat ; nous verrons ainsi ce que propose l'honorable député. Il se déclare en faveur d'un système national de transport qui devrait comprendre :

1. La construction immédiate et le contrôle, par le gouvernement fédéral, de lignes de chemin de fer dans l'ouest et allant vers l'océan Pacifique, selon que l'exigent l'importance énorme et le développement croissant des vastes régions occidentales.

2. Le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne, et de là jusqu'à Winnipeg, ainsi que le prolongement et l'amélioration du réseau de l'Etat dans la province de Québec et dans les provinces maritimes.

Le reste ne se rapporte pas aux chemins de fer. La troisième et dernière politique de nos honorables amis de la gauche peut donc se résumer en ces quelques mots : L'Etat devrait construire des chemins de fer dans l'ouest partout où le besoin s'en fait sentir. Comme proposition générale, c'est très réussi. Construire des chemins de fer partout où on en a besoin ! Mais, on en demandera partout. L'Etat établira des voies ferrées dans l'ouest partout où le besoin s'en fera sentir, on prolongera l'Intercolonial jusqu'aux grands lacs, et plus tard, ou plutôt tout de suite, aussitôt que faire se pourra, jusqu'à Winnipeg. Voilà la proposition que le chef de la gauche voudrait faire accepter à la place de la résolution actuellement à l'étude, résolution qui comporte la construction de la ligne du Grand-Tronc-Pacifique à travers les prairies de l'ouest, et de Moncton à Winnipeg, l'établissement d'un chemin de fer national affermé au Grand Tronc. A la dernière session l'honorable député et ses partisans se sont évertués des semaines durant à se prouver au delà de tout doute que l'établissement d'une ligne entre Winnipeg et Moncton ne serait pas pratique, attendu qu'il n'y aurait pas de trafic pour l'alimenter. L'autre jour encore, mon honorable ami de Lanark-sud (M. Haggart) demandait d'un ton moqueur au premier ministre s'il était encore d'opinion que la réalisation de ce projet insensé de chemin de fer allant de Winnipeg à Moncton pourrait jamais être utile au transport du grain de l'ouest.

M. SIFTON.

Que propose-t-on aujourd'hui pour effectuer ce transport ? L'établissement d'une ligne plus longue de 327 milles. Voilà ce que nous propose mon honorable ami. Nous nous sommes efforcés de trouver le tracé le plus court à travers la partie septentrionale des provinces de Québec et d'Ontario, le tracé qui offrait le moins de courbes et de rampes possible, et on n'a cessé, des jours et des semaines durant, de nous répéter qu'une telle ligne serait inutile à cause de sa longueur, qu'on ne saurait jamais transporter par chemin de fer qu'une infime partie du trafic de l'ouest, et voici maintenant qu'après une année de tâtonnements mon honorable ami pense avoir résolu le problème en lançant son projet qui comporte l'établissement d'une ligne de 327 milles plus longue que la nôtre. Il suffit, M. l'Orateur, que la Chambre soit saisie d'un tel projet, éclos après six ou huit mois de tâtonnements, pour que l'on constate l'embarras où cette question a plongé nos honorables ami de la gauche. Qu'arriverait-il si leur projet était réalisé. Qu'on me comprenne bien, je fais ici abstraction complète du prolongement de l'Intercolonial jusqu'aux grands lacs. Certaines raisons peuvent militer en faveur de ce projet. Si la Chambre en est jamais saisie, si le gouvernement juge qu'il vaut la peine d'être mis à l'étude, on en décidera d'une façon ou d'une autre. Je ne m'y arrêterai donc pas aujourd'hui. Je ne dis pas que l'Intercolonial ne devra jamais s'étendre jusqu'aux prairies de l'ouest, mais j'affirme que s'il doit s'y prolonger un jour, ce sera par une ligne directe, et non pas une ligne de 327 milles plus longue que cette ligne directe. Le présent contrat permettra à l'Intercolonial de pénétrer dans l'ouest par une ligne de plus de 300 milles plus courte que celle dont l'honorable député propose l'établissement. Par quel moyen arriverait-on à réaliser ce projet ? Arrêtons-nous un instant aux conséquences qu'il pourrait avoir—et j'appelle ici l'attention de l'honorable député de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart). En adoptant le projet du leader de l'opposition, l'immense réseau du Grand Tronc, qui sillonne les provinces de Québec et d'Ontario, restera sans le moindre raccordement avec l'ouest ; on condamne le Compagnie du Grand Tronc avec ses 4,000 milles de voie ferrée et toutes ses importantes ramifications à contribuer à jamais à la prospérité d'un port américain ; on ferme absolument à la colonisation les 1,200 ou 1,300 milles de la partie septentrionale des provinces de Québec et d'Ontario que nous voulons coloniser grâce à la réalisation de notre projet ; on ne colonise pas un seul mille de territoire nouveau, et l'on a une ligne de 300 milles plus longue que celle que nous voulons établir, une ligne qui n'a pas la moindre chance de transporter le trafic du Nord-Ouest. Passons maintenant au point de vue financier. Si l'Intercolonial entreprenait de transporter le grain de l'ouest par la ligne que comporte le projet de l'honorable chef de l'opposition, c'est-à-dire par une ligne d'au moins 300 milles plus longue que celle dont nous demandons l'établissement, son découvert ne tarderait pas à devenir dix et même vingt fois plus considérable. On trompe, on berne les cultivateurs de l'ouest en leur donnant à entendre qu'ils pourront tous avoir un chemin de fer de l'Etat à leur porte.

Que fera le Grand-Tronc-Pacifique, après avoir construit sa ligne principale ? Nous savons tous qu'il cherchera à s'assurer du trafic de tous côtés, qu'il construira des embranchements dans les territoires colonisés, et augmentera son matériel et son outillage de transport afin de se mettre en mesure de concurrencer les autres compagnies déjà établies dans la région. Si mon honorable ami était appelé à construire pour le compte de l'Etat une ligne de chemin de fer à travers les prairies, oserait-il consacrer des deniers publics à l'établissement de ramifications dans un territoire déjà desservi par d'autres chemins de fer ? J'aimerais bien le voir demander au parlement de voter des crédits à cette fin. Ce projet est irréalisable, tous ceux qui ont quelque expérience parlementaire en conviendront. Les intentions de mon honorable ami peuvent être excellentes, mais son projet ne commanderait jamais l'attention du parlement ; il serait étouffé en caucus comme l'a été celui de l'année dernière.

Je sais fort bien que c'est un excellent moyen de se créer de la popularité que de dire ouvertement que l'on favorise la construction par l'Etat de lignes de chemins de fer partout où le besoin s'en fera sentir dans les Territoires du Nord-Ouest. Mon honorable ami dira peut-être que j'ai tort de m'opposer à ce que cela soit fait et de combattre une telle proposition sur le parquet de la Chambre. Mais, M. l'Orateur, je n'ai jamais dû et entends ne jamais devoir au charlatanisme mon élection au parlement. Je suis intimement persuadé que l'établissement dans tout le Nord-Ouest de chemins de fer aux frais de l'Etat constitue un projet impraticable et absurde, et ce projet, mon honorable ami (M. R. L. Borden), s'il était porté au pouvoir demain, ne pourrait pas le réaliser ; en fait, nul ne saurait l'accomplir. C'est pour cela que je n'entends pas favoriser ici une utopie pour l'unique raison qu'on pourrait la voir d'un œil favorable en certains quartiers.

Mes observations ont été beaucoup plus longues que je ne les aurais voulues. Hier soir, l'honorable leader de l'opposition a plaidé sa cause avec toute l'ardeur dont il était capable et nous a suppliés de ne pas mettre à exécution la vaste entreprise dont nous nous sommes chargés. Tout ce que je puis lui répondre, c'est que, loin de renoncer à son projet, loin d'hésiter, le gouvernement veut qu'il soit bien compris que le parti libéral du Canada est décidé à jouer son existence politique sur l'exécution de cette entreprise.

Des VOIX : écoutez ! écoutez !

L'honorable M. SIFTON : Oui ; et s'il se trouve des craintifs dans les rangs du parti libéral, qu'ils sachent bien que ce projet n'inspire pas la moindre crainte ni au gouvernement ni aux personnes qui siègent derrière moi.

Des VOIX : Très bien ! très bien !

L'honorable M. SIFTON : Nous avons lancé l'entreprise. Nous avons, ce me semble, donné toute l'attention voulue à toutes les questions épineuses et embarrassantes qui naissent inévitablement d'un tel projet ; mais nous sommes convaincus de la nécessité, nous sommes convaincus de la valeur de cette entreprise pour la population canadienne.

Encore un mot, et je termine. Jetez un coup d'œil sur la carte de ce continent ; voyez la place qu'y occupe le Canada, voyez aussi ce qui se passe au sud de notre pays. Des lignes de chemins de fer partent du golfe du Mexique et remontent vers le nord jusqu'à neufs cents, mille et même douze cents milles pour descendre les produits du Nord-Ouest jusqu'au golfe du Mexique d'où on les exuédie ensuite sur les marchés de l'Europe ; on creuse le canal Erié et l'on donne à la population de la république voisine toutes sortes de moyens d'effectuer le transport vers le sud et non vers le nord.

Dans ces conditions, il devient évident que le Canada ne doit épargner aucun effort pour maintenir sa position et empêcher que ses forces vives s'écoulent par ces voies de transport qui cherchent à diriger son tarif vers le sud. Il est vrai que nous ne pouvons pas changer les conditions géographiques de notre pays, mais nous pouvons du moins en combattre les désavantages et en triompher dans une certaine mesure. Aujourd'hui que nous avons l'occasion de mener à bonne fin une entreprise de cette nature, une entreprise destinée à révolutionner entièrement les conditions du transport au Canada, du moins le transport d'entier parcours par chemin de fer ; aujourd'hui que nous sommes en situation de pouvoir effectuer le transport non seulement par les voies navigables qui longent la frontière, mais aussi d'établir un système national de transport loin des frontières, une route qui nous sera toujours ouverte en tout temps et en toutes circonstances, le devoir nous incombe assurément, à cette heure où le Canada jouit d'une incomparable prospérité, de saisir l'occasion qui s'offre à nous et de pousser à la roue afin d'assurer le succès complet de cette grande entreprise nationale.

L'honorable M. HAGGART (Lanark-sud) : Lorsqu'il a présenté cet amendement à l'acte du Grand-Tronc-Pacifique, le premier ministre a déclaré que la question du transport plus que toute autre excitait l'intérêt général dans le pays. Je suis de cet avis. Il a ajouté qu'il était du devoir du gouvernement de présenter une mesure susceptible de satisfaire la population du Canada en lui donnant un meilleur système de transport, et que, après mure réflection, il avait adopté le plan dont le parlement est actuellement saisi. Réduit à sa plus simple expression, ce plan comporte la construction d'un chemin de fer allant de Moncton à Québec, de Québec à North-Bay, de North-Bay à Winnipeg et de cette dernière ville à l'océan Pacifique, soit la construction de 3,400 milles de voie ferrée, dont 1,900 milles seront entièrement construits par le gouvernement ; quant au reste du chemin, l'Etat devra encore en payer les trois quarts. Comme l'a dit le chef de l'opposition, ce projet va mettre le gouvernement du Canada dans l'obligation de faire une dépense d'au moins $150,000,000, et d'après une déclaration du président à ses actionnaires, la compagnie ne sera responsable que d'une somme de quatorze millions et demi de dollars. Le gouvernement déboursera donc dix fois plus d'argent que la Compagnie du Grand Tronc. Mais en faisant ses calculs, le leader de l'opposition a omis deux points importants qui engagent la responsasabilité du gouvernement. Le président du Grand Tronc a affirmé que sa compagnie établirait un embranchement sur North-Bay et un autre qui aboutira au lac Supérieur ; il a ajouté que des mesures avaient été prises pour obtenir les subventions d'usage du gouvernement fédéral et des législatures provinciales. Ainsi, outre ces $150,000,000, le gouvernement devra encore accorder de nouvelles subventions pour aider la compagnie à construire les embranchements sur le lac Supérieur et sur North-Bay.

Lorsque je traitai cette question, l'année dernière, j'affirmai que le gouvernement n'avait jamais songé à construire la section comprise entre Québec et Moncton, mais j'étais loin de penser qu'on n'avait pas davantage l'intention de construire la section comprise entre Québec et North-Bay. Tel paraît pourtant être le cas, car il suffit de lire la déclaration qu'il a faite pour constater que le président du Grand Tronc n'a pas songé à établir de raccordement avec Montréal. Il veut que cette ville se débrouille comme elle pourra. De plus, dans le mémoire confidentiel que l'on a distribué, je crois, aux directeurs du Grand Tronc, on traite de projet prématuré l'établissement d'une ligne entre North-Bay et Québec. Voilà ce que pensent du projet les autorités du Grand Tronc ; elles veulent toujours pénétrer dans le Nord-Ouest en passant par Winnipeg, même s'il leur faut se servir de la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique ; elles veulent établir des communications rapides avec Winnipeg, North-Bay et le lac Supérieur ; elles veulent des raccordements avec Montréal et Québec, mais en utilisant le réseau actuel du Grand Tronc. Telles sont les intentions manifestes des autorités de cette compagnie. Lorsqu'il adressa la parole aux actionnaires du Grand Tronc, M. Hays se garda bien de parler des avantages immenses que les populations d'Halifax et de Qué-

bec allaient retirer du transport vers l'est des produits de l'ouest. Il a déclaré, au contraire, qu'il fallait d'abord atteindre le lac Supérieur afin de pouvoir rendre les marchandises par eau jusqu'à la ligne du Grand Tronc qui les transporterait ensuite jusqu'au bord de la mer. Quoi qu'en ait dit aujourd'hui le ministre de l'Intérieur, il est maintenant généralement admis que le seul moyen de transporter à bon marché les produits de l'ouest vers l'est réside dans l'établissement de voies de transport qui nous permettent d'atteindre rapidement le lac Supérieur, d'utiliser nos voies navigables et de diriger ainsi nos produits vers les centres de consommation.

L'honorable ministre de l'Intérieur a signalé un fait qui donne la clef de la situation ; il a dit qu'on a transporté cette année du grain, de Port-Arthur à Québec, à raison de 3½ cents par boisseau, et peut-être même à meilleur marché que cela. Tous ceux qui sont au fait des statistiques et des questions de chemins de fer savent bien que le Canadien du Pacifique, le Grand Tronc et le Canada-Atlantique doutent fort de transporter le grain à aussi bon marché que les routes navigables, depuis Duluth et Port-Arthur jusqu'à Midland et aux autres ports de la baie Georgienne par eau, et de là, par chemin de fer, jusqu'à Montréal et aux autres ports de l'Atlantique. On croit généralement que le chemin de fer Canadien du Pacifique avait l'intention de construire un embranchement exempts de rampes, afin d'avoir un chemin d'un niveau parfait depuis la baie Georgienne jusqu'à Montréal, mais il paraît avoir renoncé à ce projet ; il s'est aperçu que nul chemin de fer, fût-il subventionné par l'Etat, fût-il en mesure d'effectuer le transport pour la moitié des tarifs exigés par tout autre chemin de fer, ne saurait concurrencer nos voies navigables entre le lac Supérieur et le littoral de l'Atlantique. Je conviens avec mon honorable ami qu'une forte partie de nos importations européennes pourra passer par le chemin projeté ; mais pour ce qui est du transport au bord de la mer des produits du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, il est absurde de supposer qu'une compagnie de transport mixte pourra jamais concurrencer nos voies de transport par eau. Cela, tous ceux qui s'occupent de chemin de fer le savent fort bien. Et puis, quel besoin a-t-on de construire immédiatement une ligne de chemin de fer entre North-Bay et Québec ? Aucun ; un tel chemin de fer n'a pas de raison d'être. En ce qui concerne le transport, la nature favorise le Canada plus que n'importe quelle autre partie de l'Amérique du Nord. Le transport des céréales et des autres produits de l'ouest doit s'effectuer naturellement par nos voies navigables.

Dans un discours que j'ai prononcé il y a une couple d'années, j'ai démontré que la moindre différence dans les tarifs est susceptible de détourner le trafic d'un port pour le diriger vers un autre ; j'ai fait voir qu'il suffit d'un quart de cent par boisseau pour diriger le trafic de Baltimore vers le port de Philadelphie, celui de New-York vers les ports de Portland ou de Boston. Le grain se consomme en Allemagne, en Hollande, en France ou en Angleterre, et on n'a qu'à passer sur les marchés de Chicago, de Milwaukee ou autres marchés à grains, pour constater qu'il suffirait d'un écart d'un quart de cent par boisseau pour détourner le trafic des Etats-Unis et le faire passer par les routes canadiennes. Le sentiment n'entre pour absolument rien dans cette question. Peu importe au négociant de Winnipeg que le grain qu'il expédie en Europe passe par Portland, Halifax ou Saint-Jean, pourvu qu'il le fasse transporter sur les marchés européens au plus bas prix possible. Le pays nous fournit les meilleurs moyens de transport qui soient sur ce continent ; en y consacrant la moitié de ce que coûtera l'exécution du projet du gouvernement, on pourrait les améliorer de façon à y faire passer le trafic des états de l'ouest américain aussi bien que celui du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest.

Passons maintenant au projet du premier ministre. Il entend consacrer au moins $150,000,000 à la construction d'un chemin de fer qui sera remis ensuite aux mains de la Compagnie du Grand Tronc. Que ne pourrait-on faire avec ces $150,000,000 ? On pourrait prolonger l'Intercolonial depuis Montréal jusqu'au littoral de l'océan Pacifique. La distance qui sépare Montréal de Winnipeg, par la route du Pacifique Canadien, est de 1,426 milles ; par la ligne projetée, la distance de Québec à Winnipeg serait de 1,500 milles. La distance entre Montréal et Winnipeg pourrait s'abréger d'au moins 90 milles si l'on évitait le détour que fait la ligne du Pacifique pour atteindre Port-Arthur, ce qui réduirait la longueur du parcours à 1,336 milles ; de plus en construisant depuis Montréal jusqu'à l'océan Pacifique, on se passerait de la section de Moncton, soit 150 milles de voie ferrée. Je ne suis pas en faveur du contrôle des chemins de fer par l'Etat ; mais puisque le gouvernement a tout l'argent nécessaire à la construction d'un chemin de fer, il a bien droit d'en rester maître et d'imposer ses conditions à ceux qui devront l'exploiter. Dans le cas actuel, c'est la compagnie qui exploitera le chemin qui impose ses conditions au pays.

Examinons maintenant le côté financier de la question. Mon honorable ami nous a parlé des $25,000,000 d'actions, de la valeur du matériel roulant et le reste ; voyons plutôt quelle part de responsabilité entendent assumer les autorités du Grand Tronc. Le président de la compagnie a donné aux directeurs et aux actionnaires l'assurance que la responbilité assumée par le Grand Tronc en vertu du contrat n'excédera pas $14,500,000, soit £118,000 par année. C'est à cela que se résume toute la responsabilité des actionnaires de la compagnie, et cette somme

est presque entièrement garantie par une hypothèque d'une valeur égale à celle que le gouvernement a lui-même prise sur l'entreprise. Le quart du coût de la section comprise entre Winnipeg et Port-Simpson représente $145,000, et les autorités du Grand Tronc disent : Voilà tout ce que nous avons à débourser, et pour garantir cette somme, nous avons une hypothèque de $40,-500,000 dont la valeur est égale à celle qu'on a consentie au gouvernement. En vertu des conditions premières, le gouvernement jouissait de l'avantage de pouvoir mettre fin au traité moyennant certaines conditions, mais il ne lui reste plus le moindre pouvoir de cette nature. Il se trouve maintenant dans la situation d'un receveur ; si la division de l'ouest vient à manquer à ses engagements, c'est lui qui percevra les deniers pour les partager avec la compagnie selon l'importance des garanties que les deux parties auront fournies par rapport à l'entreprise.

Mon honorable ami prétend que la compagnie est tenue de fournir le matériel roulant; d'autre part, certains députés de la gauche ont émis l'opinion que les directeurs de la compagnie pourraient se syndiquer pour fournir ce matériel, mais le ministre ne croit pas à cela.Il n'a pas bien saisi le sens de ma question, c'est pourquoi il n'a pu y répondre comme il convenait. Je n'ai pas dit que l'intérêt du coût du matériel roulant constituerait une première hypothèque sur les recettes du chemin de fer ; j'ai prétendu que le matériel pourrait être fourni par un syndicat qui se protégerait en le grevant d'une première hypothèque. L'honorable ministre (M. Sifton) hoche la tête en matière de protestation ; voyons donc ce qu'a dit à ce propos le président de la Compagnie du Grand Tronc.

Je regrette d'avoir à dire qu'il ne partage pas les mêmes opinions que le ministre de l'Intérieur et le ministre de la Justice.

M. SIFTON : Le gouvernement et le parlement s'en tiendront aux termes mêmes du contrat, et non aux déclarations du président du Grand Tronc.

M. HAGGART : On doit se rappeler ce que le président du Grand Tronc a dit aux actionnaires de cette compagnie. Il a dit qu'il n'y avait pas d'autre engagement que ces £118,000. L'honorable ministre (M. Sifton) nie-t-il cela ? Il se donne bien garde de le faire. J'ai interrogé là-dessus l'année dernière l'honorable ministre de la Justice, quand ce sujet a été soumis à la Chambre. Je lui ai demandé si un syndicat ne pourrait pas être chargé de fournir le matériel roulant à ce chemin de fer, et si, advenant cette éventualité, le gouvernement pourrait avoir quelque garantie sur ce matériel roulant en plus du droit possédé par le vendeur sur ce même matériel.

M. SIFTON: Cela serait impossible, d'après le contrat.

M. HAGGART : C'est pourtant ce qu'a dit le président du Grand Tronc. Voici ce qu'il a dit :

Ce matériel roulant sera fourni par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et, ainsi que le directeur va vous l'exposer toutes les dispositions sont prises pour que ce soit un syndicat qui se charge de la chose. Vous pouvez retrancher tout cela, et dire quatre millions.

Il suffit de s'y connaître tant soit peu en matière de chemin de fer pour voir ici où l'on veut en venir. En effet, où pourait-on se procurer l'argent ? Où va-t-on se procurer les $20,000,000 pour l'achat du matériel roulant qu'on veut donner en gage au gouvernement ?

M. SIFTON : C'est là leur affaire, et le contrat les oblige à fournir ce gage.

M. HAGGART : Il n'y a, dans le contrat, aucune obligation de ce genre.

M. OSLER : Le gouvernement pourrait modifier le contrat l'année prochaine.

M. HAGGART : Oui, vous pouvez changer le contrat, mais, en attendant, l'obligation dont je parle n'existe pas, et vous ne possédez qu'un droit sur le matériel roulant. Selon moi—j'ai pris là-dessus l'avis de quelques jurisconsultes, peut-être pas aussi éminents que le ministre de la Justice et le ministre de l'Intérieur, mais d'une science suffisante pour me permettre d'avoir une opinion offrant un certain poids—selon moi, dis-je, ce droit est absolument indépendant du droit possédé par le vendeur, et celui-ci peut retenir le matériel roulant en garantie de sommes restant dues sans tenir aucun compte de la réclamation du gouvernement.

M. SIFTON : Mon honorable ami a sans doute le droit d'émettre en ces matières l'avis qu'il lui plaît d'avoir. Je dois lui dire, cependant, que l'argument qu'il invoque a été soumis au gouvernement et qu'on a aussi déjà attiré là-dessus l'attention du ministre de la Justice. Celui-ci demanda leur avis aux jurisconsultes du gouvernement, et la conclusion à laquelle en arrivèrent le ministre de la Justice, le sous-ministre de la Justice et les deux avocats consultants a été qu'il n'y avait rien, dans le contrat, pouvant se prêter à l'interprétation dont parle l'honorable député.

M. HAGGART : Il ne s'agit pas, pour le moment, de discuter cette opinion. Je regrette d'avoir à dire qu'elle diffère de celle des autres parties contractantes. Ainsi qu'on a pu 'en convaincre par ce que je viens de vous lire, ces personnes professent ici une opinion diamétralement différente. Afin de donner plus de force à son argumentation, le ministre de la Justice nous a dit que ce point avait été soumis à M. Shepley et autres avocats de Toronto, mais quand il a lu devant la Chambre les conclusions auxquelles en étaient arrivés ces jurisconsultes on s'est aperçu que ces conclusions ne se rattachaient en rien à la question. La question du droit

des personnes fournissant le matériel roulant à la compagnie ne leur a jamais été soumise. La seule question qui leur a été posée était de savoir si l'intérêt sur le matériel roulant constituerait un premier droit sur les revenus du chemin. Ils répondirent que peut-être le droit de réparations pourrait constituer un premier droit, mais que, selon eux, l'autre n'en était pas un. C'est là tout ce qui s'est passé. La Compagnie du Grand Tronc a fourni $15,000,000 pour construire le chemin. On construira des embranchements au lac Supérieur ou à North-Bay; on ne sait pas au juste. Mais ce qu'on doit relever, dans ces déclarations du président du Grand Tronc, c'est qu'on n'a aucune intention de construire un embranchement pour arriver jusqu'à Montréal. Le très hon. premier ministre (sir Wilfrid Laurier) a dit, si je l'ai bien compris ,qu'on se proposait de prolonger certains chemins de fer, et que tout cela serait avant longtemps étudié par le gouvernement. Mais le contrat ne renferme aucune disposition obligeant la Compagnie du Grand Tronc à construire un embranchement jusqu'à Montréal.

Il y a encore autre chose que nous n'aimons pas dans ce contrat. Il est vrai que, dans le premier contrat, le gouvernement devait construire la section est du chemin avec le moins de retards possible, mais le nouveau contrat renferme une disposition permettant aux commissaires chargés de construire ce chemin de conclure des arrangements avec la Compagnie du Grand Tronc pour l'affermage de toute partie du chemin qui pourrait être terminée, bien que la totalité du chemin pût être construite. Il s'ensuit que si le chemin est construit de Winnipeg à North-Bay, le gouvernement sera libre de ne pas donner suite à tout engagement quelconque qui aurait pu être contracté pour la construction de la section est. C'est ainsi, dans tous les cas, que je comprends cette nouvelle clause. Je puis sans doute me tromper, mais je me suis enquis à bonnes sources, et j'en suis venu à la conclusion que le gouvernement peut résilier tout engagement qu'il pourrait prendre avec la Compagnie du Grand Tronc pour ce qui est de la construction de cette partie du chemin de Québec à Moncton.

A moins que le gouvernement n'insiste sur la construction de l'autre partie du chemin, nous n'aurions plus alors qu'une route jusqu'à Québec, ce qui serait loin du transcontinental rêvé. Je crois qu'on a agi fort sagement en autorisant, dans le contrat, certains délais à cet égard, car je ne crois pas qu'il y ait actuellement aucune nécessité d'encourir les frais de la construction de la section de Moncton ou de l'autre section. J'ai déjà parlé de cette section de Moncton, et j'en ai exposé l'absurdité absolue. Ce sujet a été aussi discuté au long par M. Blair, ex-ministre des Chemins de fer, qui a démontré jusqu'à l'évidence qu'on avait déjà fait le tracé de la région où le gouvernement se proposait de construire son chemin de fer, et qu'on avait trouvé que cette région était près de la frontière internationale et ne présentait pas des rampes aussi favorables que celle qui avait été choisie. Pour ces raisons et autres cette route ne fut pas choisie pour le chemin entre Rivière-du-Loup et le point de jonction—Moncton, je crois.

Le ministre des Finances dit que cette section-est du Grand-Tronc-Pacifique finira par être prolongée de Moncton à Saint-Jean, par une ligne parallèle à l'Intercolonial. Mais nous pouvons nous attendre à quelque chose de ce genre dans un avenir plus ou moins rapproché. Je suppose que cette section du chemin sera la dernière dont on fera le tracé. L'arpentage de la route, de Winnipeg à Québec et de Québec à Moncton, prendra au moins de deux ans à deux ans et demi, ce qui donnera tout le temps voulu au gouvernement pour aviser à ce qu'il faudra faire. Mais j'espère bien que le contrat passé avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et avec la Compagnie du Grand Tronc n'oblige pas le gouvernement à construire cette partie du chemin qui va de Québec à Moncton ou de Québec à North-Bay. Le ministre de l'Intérieur nous a parlé des pentes sur la nouvelle ligne. Il dit qu'il a envoyé à Montréal l'un des officiers de son département afin de s'enquérir au sujet de ces pentes, et que cet officier lui avait dit à son retour que la section de Winnipeg à la frontière interprovinciale était de construction relativement facile. Chacun sait cela, car il s'agit ici de la surface à peu près plane des prairies. Ce fonctionnaire a ajouté qu'à partir de la frontière interprovinciale jusqu'au lac Nipissing, le chemin coûterait de $25,000 à $35,000 par mille, et que ce chemin aurait des pentes de 4-10 par cent et des courbes de 4 degrés. On se rappelle de quelles acclamations l'honorable député fut alors salué. L'honorable ministre de l'Intérieur ignore-t-il donc qu'il s'agit ici des pentes mêmes de la route actuelle qui va de Winnipeg au lac Supérieur ? Pour ce qui est des frais de construction de $25,000 à $35,000 par mille, j'ai vu dans un autre rapport du gouvernement provincial que le prolongement du chemin jusqu'au lac Temagami pouvait être fait à raison de $20,000 par mille. En réalité, les dépenses s'élèvent à près de $30,000 par mille——

M. TISDALE : Et sans matériel roulant.

M. HAGGART : Parfaitement, car il est parlé d'une allocation de $3,000 par mille pour le matériel roulant. Mais les pentes sont, en divers endroits, de 90 pieds par mille en allant au nord, et de 50 à 60 pieds par mille en allant au sud. Je crois pouvoir assurer que le coût du chemin, à partir de la frontière interprovinciale—c'est-à-dire, à partir de l'extrémité de la section des prairies—jusqu'au lac Nipissing, sera aussi élevé que ce qu'il en a coûté pour le Pacifique Canadien, à partir de la frontière interpro-

vinciale en gagnant Port-Arthur. J'ai déjà dit qu'il en avait coûté jusqu'à $60,000 par mille, en certains endroits, pour aplanir les pentes de ce chemin, et la région dont nous parle mon honorable ami est précisément une région de ce genre, c'est-à-dire un pays tout en crêtes rocheuses et couvert ça et là d'immenses marais. Or, on sait que ces sortes de pays lacustres, tout en n'offrant pas de grandes difficultés pour ce qui est des pentes, sont précisément ceux que les constructeurs de chemin de fer cherchent le plus à éviter.

La séance est levée à six heures.

Reprise de la Séance.

M. HAGGART : Quand j'ai terminé, à six heures, j'en étais à parler des engagements de la Compagnie du Grand Tronc dans le contrat intervenu avec le gouvernement. Mon honorable ami le leader de l'opposition a déclaré que ces engagements représentaient approximativement quinze millions de dollars, ou trois millions de livres sterling. Comme preuve de tout cela, je vais donner lecture des observations présentées par le président de la Compagnie du Grand Tronc et par M. Hays. Il importe que nous sachions exactement où en est la Compagnie du Grand Tronc vis-à-vis du gouvernement. Je crois que les déclarations faites par le président du Grand Tronc sont absolument exactes, quand il dit que le seul engagement contracté par la compagnie dans cette grande entreprise est la garantie d'un quart du coût, c'est-à-dire la différence entre $13,000 par mille et 25 pour cent sur la section des montagnes, représentant une longueur de 500 milles, et $7,000 par mille sur la section de 1,000 milles qu'on est convenu d'appeler la section des prairies. Pour cette avance, la Compagnie du Grand Tronc a reçu une hypothèque *pari passu* pour les frais auxquels elle a à faire face. Sa garantie, pour les $15,000,000, sera une première hypothèque sur la section des prairies et sur la section des montagnes. En outre, on lui remettra des actions du Grand-Tronc-Pacifique pour un montant de $25,000,000.

Ainsi que l'a fait remarquer le leader de l'opposition, le ministre des Finances et d'autres membres du gouvernement ont fait ressortir, à la dernière session, que la Compagnie du Grand Tronc est obligée de garder ces actions jusqu'à ce qu'un dividende soit payé, ou jusqu'à ce que la compagnie ait reçu quelque chose pour ses actions ordinaires. Alors qu'il nous expliquait tout cela, le ministre de l'Intérieur nous a dit que les situations respectives des porteurs d'obligations et des actionnaires présentaient cette différence, chaque fois qu'il serait question de fixer les tarifs du chemin, qu'il serait possible qu'on dût consulter là-dessus les porteurs d'obligations alors que cette nécessité ne se présentait pas pour les actionnaires. Je ne vois aucune raison d'établir cette distinction entre actionnaires et porteurs d'obligations. J'ignore ce que la Compagnie du Grand Tronc entend faire des 1,000 actions qui lui sont allouées, et dont elle peut disposer à son gré. Peut-être les lui offre-t-on, comme garantie partielle pour l'achat du matériel roulant, avec la seconde hypothèque sur le chemin. Je me trouve pleinement d'accord avec sir Charles Rivers-Wilson, quant à la façon dont on s'y prendra pour se procurer le matériel roulant. Sir Charles dit que ce matériel représentera une valeur de $15,000,000, mais qu'il ne constituera en aucune manière une servitude, et que la Compagnie du Grand Tronc ne dépensera pas pour cela un seul sou. Je suis porté à croire qu'il a parfaitement raison. Si cela est, et si la compagnie peut se procurer l'argent nécessaire à l'achat du matériel roulant en offrant en garantie ce matériel même, elle pourra donner une autre garantie ou, comme c'est évidemment son intention, une seconde hypothèque sur l'entreprise. Au besoin, elle pourra encore offrir des actions. Mais sir Charles Rivers Wilson, parlant au nom de la Compagnie du Grand Tronc, nous dit que ce matériel est la garantie d'un syndicat, et que le gouvernement ne possède là-dessus aucun droit. Le ministre de l'Intérieur n'est pas ici du même avis que moi ; car, plus j'étudie les conditions de cet arrangement, plus je reste convaincu que le vendeur, au point de vue légal, peut poser toutes les conditions qu'il lui plaira au sujet de la vente, et qu'il peut prendre comme garantie ce matériel même, indépendamment de tout arrangement qui pourrait être conclu entre les deux autres parties. Alors cela veut dire que la construction de ce chemin, à partir de Moncton dans la direction ouest, n'engagera la compagnie que jusqu'à concurrence de $15,000,000. Laissez-moi lire les propres paroles de M. Hayes et sir Charles Rivers-Wilson. Ce dernier, ayant répondu à M. Allen, un ancien membre du bureau, a déclaré que les engagements pris par la Compagnie du Grand Tronc représentaient approximativement 9 millions de livres sterling. Or, nous savons quelle portée il faut attacher à une semblable déclaration de sir Charles, faite devant un conseil d'actionnaires en Angleterre, et nous savons aussi quels risques il courait pour le cas où cette déclaration se serait trouvée par la suite erronée. Voici ce qu'il a dit, en réponse à M. Allen :

> Il ne craint pas d'affirmer que les engagements de la Compagnie du Grand Tronc représenteront 9 millions de livres sterling, dont trois millions pour les garanties, cinq millions pour le matériel roulant et un million pour le dépôt. Les trois millions de livres sterling, pour les garanties constituent certainement une servitude, et vont contribuer, ainsi que je l'ai fait remarquer, à grossir le passif de la Compagnie du Grand Tronc.

Le seul engagement qu'il reconnaît est celui des 5 millions de livres sterling pour le matériel roulant.

> On estime que cette dépense s'élèvera à £3,000,000.

Je ne saisis pas bien cette condition. Je crois que ce n'est qu'en attendant que le matériel roulant sera fourni par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et représentera $15,000,000. Je puis sans doute me tromper, mais j'avais compris que les $5,000,000 devront subséquemment être ajoutés à ces premiers frais.

Quant aux cinq millions pour le matériel roulant, il s'agit plutôt de trois millions. Le Grand Tronc n'a rien à faire avec cela. Ce matériel roulant sera fourni par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et, ainsi que le directeur général va vous l'exposer, toutes les dispositions sont prises pour que ce soit un syndicat qui se charge de la chose. Vous pouvez donc retrancher tout cela, et dire quatre millions. Quant au million sterling pour le dépôt, il ne vous en coûtera pas un seul sou. Par conséquent, nos engagements s'élèvent à ce que je vous ai indiqué, c'est-à-dire environ trois millions.

Tout cela est absolument exact. Pour ce qui est du dépôt de un million de livres sterling, la Compagnie du Grand Tronc a bien en effet effectué un dépôt d'actions privilégiées, ou autres valeurs de la compagnie, jusqu'à concurrence des $5,000,000 qui devaient être, d'après le contrat, soit de l'argent ou des valeurs de l'Etat. Quelle farce, en vérité, a été ce dépôt. L'une des conditions était qu'il devait être d'abord sanctionné par les actionnaires du Grand Tronc. Mais il n'a jamais reçu cette sanction. Une autre condition était que les directeurs du Grand Tronc ne pouvaient pas déposer les actions tant qu'ils ne seraient pas autorisés à le faire, et le parlement ne leur a délégué aucun pouvoir.

Ainsi, les directeurs du Grand Tronc étaient tenus de se présenter devant le parlement du Canada, après que les actionnaires auraient autorisé le dépôt, afin de légaliser le cautionnement effectué par M. Hays. Mon honorable ami le leader de l'opposition a aussi cité ces paroles de M. Hays : "Le dépôt de un million de livres sterling effectué en obligations ou actions vaut bien plus que de l'argent, et la Compagnie du Grand Tronc a l'intention de commencer la construction du chemin." L'honorable ministre de l'Intérieur s'en est pris à mon honorable ami le leader de l'opposition quand celui-ci a fait remarquer qu'il ne fallait sans doute voir en tout cela qu'un trompe-l'œil électoral. Les probabilités étaient alors que des élections auraient lieu l'automne dernier, et ces honorables messieurs de la droite auraient sans doute trouvé fort incommode de se présenter devant les électeurs avec cette grosse affaire sur les bras, quand aucun dépôt légal n'avait encore été effectué et quand on n'avait encore conclu aucun arrangement pour mener l'entreprise à bonne fin. Quelle autre signification aurait-on pu, en vérité, attacher aux déclarations de M. Hays ? Pourquoi aurait-on dit que le dépôt avait été versé au gouvernement et que la Compagnie du Grand Tronc avait l'intention de commencer la construction du chemin et d'exécuter les engagements qu'elle avait pris vis-à-vis du gouvernement? On ne pouvait pas avoir d'autre objet en vue que de faire de tout cela un véritable trompe-l'œil, parce que M. Hays savait parfaitement qu'il lui faudrait obtenir la sanction des actionnaires, et que, de son côté, sir Charles-Rivers Wilson avait dit qu'il fallait non seulement cette action, mais en outre un acte du parlement confirmant et légalisant le dépôt. Par conséquent, mon honorable ami le leader de l'opposition était parfaitement justifiable de donner à ces agissements la seule interprétation qu'ils comportaient, c'est-à-dire qu'il ne fallait voir en tout cela qu'une sorte d'arrangement fictif avec la Compagnie du Grand Tronc. M. Hays, parlant des engagements du Grand Tronc, a dit :

On ne fera pas le moindre appel aux garanties du Grand Tronc pendant les huit premières années qui suivront les commencements des travaux—c'est-à-dire après que la construction de la ligne sera commencée—les frais de construction étant ajoutés au capital et prélevés sur le capital, et les valeurs que la Compagnie du Grand Tronc garantira ne seront pas émises avant huit ans.

En attendant, où va-t-on se procurer l'argent pour commercer les travaux ? Appartient-il au gouvernement de fournir cet argent ? M. Hays a ajouté :

Et après que ces huit ans se seront écoulés, vous avez encore sept ans pour la section des montagnes, où se trouvent quelques aléas. Il n'y a aucune inquiétude à concevoir pour les revenus que nous pourrons tirer de la section des prairies, mais pour la section des montagnes il n'y aura aucune réclamation pendant sept ans, puis pendant trois autres années on n'exigera, pour cette section, qu'un apport basé sur le revenu, ce qui nous donne en tout dix-huit ans durant lesquels nous pourrons tirer parti de cette section des montagnes.

Voilà quelles sont les responsabilités de la Compagnie du Grand Tronc. En critiquant l'amendement proposé par mon honorable ami le leader de l'opposition, l'honorable ministre de l'Intérieur, parlant du prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal, puis de Montréal à la baie Georgienne, et même au besoin jusqu'à Winnipeg et jusqu'à l'ouest, a dit qu'il était évident que mon honorable ami s'était opposé de toutes ses forces au prolongement du chemin jusqu'à Montréal. Mon honorable ami n'a jamais rien dit qui puisse laisser supposer cela. Ce contre quoi il s'est élevé, c'était le mauvais marché conclu par le gouvernement avec la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond et avec la Compagnie du Grand Tronc afin de pouvoir arriver jusqu'à Montréal. Il ne s'est jamais opposé au prolongement de l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne. L'honorable ministre a aussi déclaré que le leader de l'opposition ne devrait pas s'opposer aux arrangements conclus avec la Compagnie du Grand Tronc, parce que l'acte

général des chemins de fer renferme toutes les dispositions nécessaires pour les droits et péages pouvant être exigés par les chemins de fer du Dominion, et parce que le contrôle des tarifs fait partie des attributions de la commission des chemins de fer. Il serait donc inutile, selon lui, d'introduire ces dispositions dans les arrangements conclus avec le Grand Tronc. Puis il se hâte de nous dire que ce gouvernement avait déjà agi différemment en une certaine occasion, qui était lorsqu'il s'était agi de fixer les taux de transport sur le chemin de fer de la Passe du Nid-de-Corbeau. Ce gouvernement avait alors fait un excellent marché. S'il était question, pour le Grand-Tronc-Pacifique, de quelque chose de surérogatoire, pourquoi établir ici cette comparaison avec la Compagnie de la Passe du Nid-de-Corbeau ? Il est vrai que nous avons le contrôle des tarifs. Il est vrai que nous avons le droit d'exproprier les chemins de fer. Nous possédons même le droit absolu de les confisquer, sans accorder la moindre rémunération. Le parlement du Canada est investi de ces pouvoirs, mais il ne les a jamais exercés, excepté quand il croyait avoir le droit de le faire. Nous ne pourrions pas prendre ici en considération les $150,000,000 qu'il en aura coûtés au gouvernement du Canada pour construire ce chemin et fixer les taux de transport, et la commission ne pourrait pas le faire non plus. C'est là un cadeau fait par le Canada, à certaines conditions stipulées dans le contrat, et en cherchant à fixer les taux et péages on ne pourrait se baser que sur la valeur réelle du chemin de fer même. Par conséquent, nous serions parfaitement justifiables d'introduire dans le bill la condition proposée par mon honorable ami le leader de l'opposition.

Quelle est, en effet, la situation où nous nous trouvons ? Nous accordons 150 millions pour terminer ce chemin de fer, alors que ceux qui en sont les bénéficiaires ne donnent que 15 millions. Nous ne posons aucunes conditions, ni pour les tarifs de transport ou pour autre chose. L'honorable ministre de l'Intérieur affirme que cela n'est pas nécessaire, et que la commission des chemins de fer, qui a à sa tête l'une des plus grandes autorités que nous connaissons en ces matières, fixera elle-même ces prix de transport. Pas nécessaire, vraiment ? Cette nécessité s'impose pourtant ici avec la même force que quand il s'est agi de la construction du chemin de fer de la Passe du Nid-de-Corbeau. On nous demande aussi de changer les dispositions que nous avions prises l'année dernière, relativement aux garanties pour l'argent avancé sur la section des prairies et sur la section occidentale. La raison qu'on donne l'honorable ministre de l'Intérieur c'est qu'il importe que nous faisions disparaître les appréhensions des actionnaires du Grand Tronc, et que tout l'univers soit convaincu que nous avons en ce nouveau chemin de fer

la plus entière confiance. Voici pourquoi l'honorable ministre nous demande de changer les garanties. Ces raisons peuvent être plausibles, et il est possible qu'elles aient influencé le gouvernement de ce pays. Mais imaginez donc des hommes d'affaires, comme ceux qui sont ici les parties contractantes, s'appuyant sur des raisons de ce genre pour demander que les autres garanties soient également modifiées.

Et on agit ainsi, nous dit-on, afin de calmer les inquiétudes des actionnaires du Grand Tronc, et afin de témoigner de la confiance que nous reposons en cette entreprise. Eh ! mais les 150 millions que le gouvernement va dépenser suffiront à compléter tout le chemin, et au besoin nous pourrons y joindre les 15 millions que le Grand Tronc est prêt à verser. Alors, pourquoi pas construire nous-mêmes ce chemin de fer, et en être les seuls maîtres. Le ministre de l'Intérieur a ici une riposte toute prête. " Gardons-nous en bien ", dit-il, " car nous avons déjà assez de l'Intercolonial, qui nous laisse chaque année un déficit de $800,000 à $900,000, et un chemin de fer d'Etat aussi considérable que celui qu'on se propose maintenant de construire nous exposerait selon toute probabilité à des déficits dix fois plus élevés." Eh bien, je dois dire qu'il y a là un compliment que goûtera fort peu son collègue des chemins de fer, à qui appartient la gestion de l'Intercolonial. Je crois pouvoir assurer que si nous avions à la tête de l'Intercolonial de véritables hommes d'affaires, qui demanderaient pour le transport des marchandises et des voyageurs les mêmes prix que ceux des autres chemins de de fer, notre Intercolonial nous laisserait chaque année en caisse un surplus de un million et quart de dollars. Je me fais fort d'affirmer, et je m'appuie ici sur ce qui a pu se faire en Europe, que le gouvernement peut gérer l'Intercolonial aussi économiquement que toute compagnie quelconque, et qu'on peut se procurer des employés dans d'excellentes conditions, car un chemin de fer de l'Etat inspire toujours plus de confiance à son personnel. En outre, pour peu que la gestion soit ce qu'elle doit être, un chemin de fer d'Etat pourra aussi se procurer tous ses approvisionnements à bien meilleur compte que ne le pourrait une corporation quelconque. Bien que je ne sois pas absolument en faveur de la nationalisation des chemins de fer, cependant je ne vois ici aucune raison qui pourrait empêcher le gouvernement de construire ce chemin de fer et en garder l'absolue propriété, d'autant plus que les frais de construction de ce chemin sont pour ainsi dire entièrement à la charge du pays. Et si dans un an ou deux le gouvernement s'apercevait qu'il lui est impossible de gérer ce chemin comme il doit l'être, alors rien n'empêcherait de conclure des arrangements avec d'autres compagnies. Mais, en vérité, pourquoi dépenser 150 millions sans rien obtenir en retour,

excepté ce qui pourrait être représenté par les travaux proprement dits ?

Voici, en résumé, quelle est la situation. On peut construire un chemin de fer, de Montréal à Port-Simpson, à meilleur marché que ce qu'on nous demande pour ce transcontinental. De Montréal à Winnipeg il y a 1,426 milles, dont on peut, comme vous le savez fort bien, retrancher 100 milles, soit 1,326 milles. Si l'on s'en tient à l'état estimatif de $165,000,000, représentant ce qui doit être avancé par le Dominion, on peut construire tout le chemin depuis Montréal jusqu'à l'océan Pacifique et en garder l'absolue propriété. Laissez-moi, ici, faire remarquer que le leader de l'opposition ne s'engage à aucune dépense ni à aucune entreprise quelconque. Il se contente de faire observer que si le gouvernement doit dépenser 150 millions, il y a beaucoup d'autres façons plus avantageuses de dépenser cet argent. Par exemple, pour $75,000,000, on pourrait approfondir la voie navigable du lac Supérieur à Québec, et cela nous donnerait le trafic de tout le territoire bordé par le lac Michigan, et qui est aujourq'hui tributaire de Chicago, Milwaukee et Cleveland. En outre, cela nous mettrait en mesure de faire le transport de nos propres produits venant du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest. Avec les autres $75,000,000, nous pourrions construire un chemin de fer de Montréal à Winnipeg, et il nous resterait encore de l'argent. Je suis persuadé que la nature a donné au Canada l'avantage sur ses rivaux pour le transport des marchandises. Je crois aussi qu'il est très important que nous ne perdions pas de temps si nous voulons garder à nous la partie nord de ce continent. Mais, d'un autre côté, je crois aussi que la solution du problème est dans le développement de nos voies d'eau, se raccordant avec des chemins de fer pénétrant dans notre grand Ouest. Le Grand Tronc se propose-t-il de transporter une seule livre de blé, par chemin de fer, de Winnipeg à Québec ? Est-ce que M. Hays n'a pas dit à ses actionnaires que le transport du grain, dans l'Ouest, était accaparé par le Canadian Northern et le Pacifique Canadien, qui dirigent ce grain sur Port-Arthur, et de là par des voies auxquelles le Grand Tronc n'a aucun accès ? N'a-t-il pas dit encore que le Grand Tronc voulait avoir sa part de ce trafic, pour le diriger aussi sur Port-Arthur, puis de là l'expédier aux ports de la baie Georgienne et jusqu'à la mer ? M. Hays n'a jamais songé un seul instant à réaliser le projet chimérique de transporter du blé de Winnipeg à Québec par chemin de fer, ou, ce qui est encore pis, de Winnipeg à Québec et à Saint-Jean. Je ne crois pas que ce projet soit jamais réalisable. Nous n'en sommes pas encore arrivés au point où les chemins de fer, même ceux qui ont les pentes les plus douces, peuvent espérer lutter avec les voies d'eau. Le ministre de l'Intérieur nous a dit que du blé a été transporté l'été dernier, de Port-Arthur à Québec, pour 3½ cents. J'aimerais à savoir quel est le chemin de fer qui pourrait offrir des tarifs aussi bas. Le taux minimum, pouvant permettre à un chemin de fer de rentrer dans ses frais, est de ¼ de cent par tonne, par mille, et le taux ordinaire est de ½ cent. Cela étant, comment peut-on un seul instant espérer sérieusement pouvoir lutter avec une voie d'eau, permettant de transporter le blé de Winnipeg à Québec pour 3½ cents par boisseau. Personne n'ignore qu'en Allemagne et en Russie, deux pays pourtant sillonnés de chemins de fer, on n'en persiste pas moins à continuer à construire des canaux afin d'abaisser le plus possible les prix de transport.

Si l'on songe à ce projet de creusement du lac Erié dont l'exécution coûtera $100,000,000, on aura une idée de l'importance des voies fluviales, lorsqu'il s'agit du transport à bon marché des articles de commerce. Peut-on croire que les Américains dépenseraient le montant énorme dont je viens de parler, s'ils pouvaient transporter leurs produits aussi bon marché par chemin de fer que par eau ?

Non. La solution du problème des moyens de transport au Canada se résume à ceci : prolongement des voies ferrées jusqu'au point le plus rapproché des communications par eau des grands lacs ; élargissement des canaux ; agrandissement de nos ports ; outillement plus complet de ces derniers et éclairage plus perfectionné du chenal entre Montréal et Québec. Je m'attarde peut-être trop à discuter cette question, mais je l'ai étudiée toute ma vie aussi soigneusement qu'il m'a été possible de le faire. Si l'on exécute le projet qui nous est soumis suivant les données de l'honorable leader du gouvernement, au taux d'intérêt 4-10 pour cent pour la partie qui s'étend de Winnipeg à Québec, on se trouvera à dépenser, non pas environ $150,000,000, mais bien $200,000,000 environ. Je prends l'estimation des conservateurs qui porte à $150,000,000 le montant que le Canada devra dépenser dans cette entreprise : j'espère, cependant, dans l'intérêt de mon pays, qu'on ne commettra jamais l'absurdité de construire une voie ferrée de la Rivière-du-Loup à Moncton. Si la population de cette partie du Canada a besoin d'un chemin de fer, que la province le construise elle-même avec l'aide des subventions fédérales, ainsi que la chose se pratique dans Ontario et les autres provinces.

Si la contrée qui s'étend de Québec à Winnipeg, au nord de la hauteur des terres, est telle que décrite par le très honorable premier ministre et les missionnaires qui l'ont traversée, si elle égale en fertilité le sol de la province de Québec, qu'on le développe en construisant des chemins de fer de colonisation. Si le pays qui se prolonge du lac Népigon à Winnipeg est véritablement tel que nous le dépeint l'honorable chef de la droite, c'est-à-dire s'il s'agit d'une région dont le sol argileux est très fertile, où le peuple accourra dès qu'elle sera ouverte à la

colonisation, qui permettra aux colons de jouir d'une prospérité et d'un bien-être semblables à ceux dont se glorifient les habitants d'Ontario, que la population de cette province la colonise. J'ai eu l'occasion de lire les rapports des ingénieurs envoyés par le gouvernement d'Ontario pour explorer les environs du lac Népigon, pour étudier les ressources agricoles, minérales et forestières de cette contrée. Celle-ci contient du bois en assez grande quantité, mais ce bois ne peut rivaliser avec le pin qu'on trouve près des lacs Témiscamingue et Timagami ; il y a aussi des minéraux ; quant aux terres propres à l'agriculture, elles manquent complètement. Le pays qui s'étend du lac Népigon aux prairies qui se trouvent à l'est de Winnipeg, ressemble en tous points à la région comprise entre Winnipeg et Port-Arthur : elle est tout à fait impropre à la culture. La Providence, quelquefois, veut qu'un pays stérile possède de bonnes essences forestières, des minéraux, des puissances hydrauliques, des pêcheries, mais encore faut-il développer ces ressources. Cette partie du pays, telle que je l'ai décrite, se compose d'une masse de rochers granitiques séparés les uns des autres par des marécages. C'est un des pays du monde qui offre le plus de difficultés à la construction d'un chemin de fer. Nous pouvons en juger par l'expérience acquise par le gouvernement d'Ontario, lorsqu'il a construit une ligne dans cette partie du pays, par les difficultés qu'a eu à surmonter le gouvernement fédéral, lors de l'exécution d'un travail semblable autour du Lac des Bois. Ces exemples nous font connaître la topographie de ce pays. L'intérêt du Canada et celui du Grand Tronc peuvent exiger qu'on construise une voie distincte entre Winnipeg et le lac Supérieur et qu'on établisse un raccordement avec North-Bay ; mais ceux qui vont profiter de cette entreprise devraient contribuer à celle-ci dans une mesure plus grande que celle indiquée dans le projet qui nous est soumis. Si ces travaux laissent prévoir des résultats favorables, que les provinces qui s'y engagent sacrifient quelque chose à l'exécution de cet ouvrage.

Je n'ai rien à dire contre la section des prairies, ni contre le Grand Tronc lui-même. Le peuple du Canada est fier de ce chemin de fer qui est si bien outillé. Les actionnaires de cette compagnie n'ont presque rien retiré du Canada, à l'exception des porteurs des actions privilégiées. Notre population aurait raison d'aider le Grand Tronc à prendre sa part des avantages si brillants et si considérables que le Manitoba et le Nord-Ouest nous rapporteront, croyons-nous, dans un avenir prochain. S'il est une compagnie qui mérite d'avoir sa part dans ces avantages, c'est bien celle du Grand Tronc. Mais il faut se montrer raisonnable. Le Canada se trouve à payer presque tout le coût de cette entreprise. Le Grand Tronc obtient des garanties de premier ordre pour sa part de contribution. Il ne déboursera pas un sou de l'argent des actionnaires de la compagnie. Celle-ci assume une responsabilité problématique pour une somme de £100,000 sterling par année, après une période d'années très étendue. Si l'on tient compte du montant que le pays devra dépenser, il faut reconnaître que le Canada devrait retirer des avantages plus considérables que ceux qu'il pourra réellement obtenir d'après l'arrangement proposé par le gouvernement. J'ai déjà dit que ces fonds dépensés de cent autres manières rapporteraient plus de profits au pays. A l'heure actuelle, il est insensé, c'est commettre une folie qui ruinera le pays, d'engager le crédit national pour le montant de $150,000,000, ajouté aux dettes que nous avons déjà contractées. Il n'est pas nécessaire d'agir de la sorte. Jamais le Grand Tronc n'a songé à ce projet de chemin de fer tel que soumis par les ministres. Cette compagnie s'est adressée au gouvernement dans le but d'obtenir les subventions ordinairement accordées aux chemins de fer ; ce qui l'aurait aidé à prolonger sa voie de North-Bay à la côte du Pacifique ; mais c'est le gouvernement qui a insisté auprès de la compagnie pour lui faire adopter le projet actuel.

Les ministres ont dit aux directeurs de la compagnie : Si vous voulez vous lancer dans une entreprise commerciale qui serve vos propres intérêts, nous vous empêcherons d'exécuter ce projet, à moins que vous ne construisiez une ligne jusqu'à Québec et de Québec jusqu'à Moncton. Je prédis que cette voie ferrée de Québec à Moncton ne sera pas construite au coût prévu par ce contrat. Le Grand Tronc n'a jamais eu l'idée de construire cette ligne ; pas plus qu'il n'a songé à la route de North-Bay à Québec. S'il en était autrement, pourquoi les directeurs du Grand Tronc ont-ils déclaré aux actionnaires de cette compagnie que les seuls embranchements qu'ils construiront seront ceux raccordant la ligne principale au lac Supérieur et à North-Bay ? Ils prennent grand soin de garantir leurs intérêts par une stipulation obligeant le gouvernement, lorsqu'il voudra—ce qu'il pourra faire en aucun temps—prendre l'exploitation de la division de l'est, à payer un certain montant d'après estimation et en tenant compte de la subvention accordée par ce parlement. Pour toutes ces raisons, je partage entièrement l'opinion de mon chef. Je ne suis pas ici pour m'engager à appuyer la politique de nationalisation des chemins de fer, mais j'affirme qu'on pourrait dépenser les deniers publics suivant le conseil de l'honorable leader de la gauche, d'une façon plus utile, plus économique et qui activera le développement du pays dans une plus grande mesure que ne saurait le faire l'exécution du projet que le très honorable premier ministre a soumis à la Chambre.

M. E. B. OSLER (Toronto-ouest) : M. l'Orateur, nous nous trouvons en face d'une situation plutôt extraordinaire, en constatant que des hommes d'affaires, ainsi que

doivent l'être, a-t-on raison de croire, les ministres qui gouvernent le pays, soumettent à ce dernier un projet dont l'exécution coûtera un montant presque égal à notre dette nationale actuelle, et que le premier ministre se contente d'un discours de moins d'une heure pour présenter cette mesure. Il est étrange encore que le ministre des Chemins de fer, que cette entreprise doit intéresser spécialement, parce qu'il doit en être particulièrement responsable, craigne de prendre part à la discussion, que le gouvernement ne le force pas de parler. Ses collègues ont mis en avant le ministre de l'Intérieur (l'honorable M. Sifton) pour répondre au discours de l'honorable chef de l'opposition. Je dois dire qu'aucun membre de cette Chambre n'osera affirmer que le ministre de l'Intérieur a réfuté un seul argument invoqué par le leader de la gauche. Le ministre a parlé assez longuement ; sur ses épaules était tombé le manteau du premier ministre. Celui-ci, l'an dernier, avait eu des envolées qui avaient transporté d'admiration ses partisans ; aussi ces derniers avaient-ils appuyé avec enthousiasme un projet qui devait être accepté, non pas grâce à des tirades dues à l'imagination, mais après une étude de la question au point de vue des affaires, après un examen sérieux des faits que, du reste, on n'avait pas signalés. Aujourd'hui, le premier ministre a failli à la tâche de renouveler ses élans oratoires de l'an dernier.

Il a éprouvé du mal à établir sa cause devant la Chambre, et il a prétendu que les modifications et les changements soumis au parlement étaient si peu importants qu'il était à peine nécessaire pour le premier ministre ou pour ses collègues de les expliquer; tout le monde pouvait les comprendre à la seule lecture, tant ils étaient simples. Je suis convaincu que le premier ministre a exprimé honnêtement sa pensée, car j'ose dire qu'il ne comprend aucunement le sens des changements apportés au contrat.

Le ministre de l'Intérieur a parlé longtemps. Il a constaté que ses banalités à propos des avantages prodigieux que le Canada retirerait du prolongement de ce chemin de fer dans une contrée inconnue, n'ont pas provoqué beaucoup d'enthousiasme parmi ses partisans. Il a compris qu'il devait élever la voix : plus il parlait fort, plus il déclamait, sans réfuter, toutefois, les arguments de mon chef, plus bruyants se faisaient les applaudissements des membres de la droite.

Personne ne peut approuver ce contrat, si on l'envisage du point de vue des affaires ; il faut pour faire appuyer ce projet que les ministres y attachent une sorte d'enthousiasme patriotique qui transporte quelquefois les gens dans des régions inconnues, dans des fondrières et des ravins, ainsi qu'il arrive à ceux qui courent après un feu follet.

Mon honorable ami de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart) n'a pas cru devoir réfuter quelques-unes des déclarations du ministre de l'Intérieur. Il a peut-être eu raison de penser que ces arguments ne méritaient pas de réponse, mais comme j'en ai noté quelques-unes, je ne crois pas à propos de rendre inutile l'énergie dont j'ai dû faire preuve en accomplissant ce travail. Il a essayé d'abord de diminuer l'importance de la garantie des obligations par le gouvernement. Il a déclaré que les obligations garanties par le Canada à MM. Mackenzie et Mann, se vendaient à 90 pour cent à Londres. J'ose contredire cette déclaration et affirmer qu'elle n'est pas exacte. Ces obligations n'ont pas été et ne peuvent être vendues à 90 cents. Je ne puis affirmer positivement, mais j'ai toute raison de croire qu'un syndicat de banquiers a prêté de l'argent sur ces obligations à un escompte de 20 pour 100 ou 17 pour 100, avec privilège de les racheter à 90 cents dans les trois ans. On voit donc qu'elle idée le monde de la finance se forme de la diminution probable des taux de prêt au cours des trois, quatre ou cinq années à venir et durant lesquelles le Canada s'est engagé à payer $50,000,000, $60,000,000 ou $70,000,000. Notre pays pourrait-il emprunter $160,000,000 au cours de cinq ans, si l'on tient compte des prêts énormes qui se font aujourd'hui dans le monde entier? Je dis que le taux d'escompte à Londres et dans le monde de la finance ne descendra pas au-dessous de 4 pour 100 au cours de ces cinq ans. Il n'y a aucun indice qui nous porte à croire que l'escompte sera plus facile.

M. l'Orateur, si vous avez lu le rapport de la commission qui s'est occupée de la question du service de l'eau et de l'éclairage de Londres même, il y a deux ou trois mois, vous avez dû constater que le marché monétaire était tellement mauvais que si l'arrangement auquel on en était arrivé s'était effectué et que si la corporation de Londres dont le crédit est égal, au moins, à celui du Canada, ce que tout le monde y compris le premier ministre reconnaîtra, avait voulu se procurer l'argent nécessaire, cela eût causé une véritable panique dans le monde de la finance. Si la municipalité de Londres s'était adressée aux capitalistes pour emprunter cet argent ce qu'elle aurait été obligée de faire en vertu de cet arbitrage, cette action aurait démoralisé le marché monétaire du monde entier. Je dis donc que nous ne pouvons, et je le regrette sincèrement, espérer avoir des taux d'escompte faciles d'ici à plusieurs années : le gouvernement ne peut s'attendre à conclure une transaction aussi considérable que celle-ci aux taux d'escompte qui ont prévalu depuis un, deux et même trois ans.

Le ministre de l'Intérieur voulant excuser le Grand Tronc de ne pas être partie à cette convention, a déclaré, si je l'ai bien compris, que le contrat du Grand-Tronc-Pacifique était une convention entre une association de particuliers et le gouvernement, et qu'on ne pouvait terminer définitivement cet arrangement, parce que celui-ci devait être accepté par la Compagnie du Grand Tronc, laissant entendre par là que cette dernière

n'était pas partie au contrat présenté d'abord. Si nous lisons le discours du président de la Compagnie du Grand Tronc qu'y trouvons-nous ? Qu'on me permette de citer ce que disait sir Rivers-Wilson aux actionnaires de cette compagnie, à l'assemblée du mois dernier :

Convaincus qu'il était nécessaire, dans l'intérêt bien entendu de la compagnie, d'adopter des mesures préliminaires dans le sens que j'ai indiqué—

Il veut parler du prolongement du Grand Tronc jusqu'au Nord-Ouest.

—nous avons sollicité le dépôt d'un projet de loi au parlement canadien, dans le but d'obtenir une charte constituant civilement une compagnie qui devait se former et avoir une organisation indépendante, mais étroitement associée avec la Compagnie du Grand Tronc et sous la direction de cette dernière cette compagnie devait construire un chemin de fer partant d'un point de jonction sur le Grand Tronc, et traversant les districts les plus fertiles du Nord-Ouest, jusqu'à un port de la côte du Pacifique.

Le président de la Compagnie du Grand Tronc dit donc aux actionnaires de cette compagnie que cette dernière a fait présenter le projet de loi relatif au Grand-Tronc-Pacifique au parlement canadien. Il a aussi déclaré qu'il avait été en pourparlers avec le gouvernement à ce propos. il y a 18 mois. C'est le Grand Tronc qui pressait le ministre de proposer cette mesure législative. Les directeurs du Grand Tronc se sont servis d'un mythe, le Grand-Tronc-Pacifique, pour continuer leurs négociations avec le gouvernement. Voilà ce qu'a déclaré sir Rivers-Wilson à l'assemblée des actionnaires du Grand Tronc, et je dois croire que cette déclaration est conforme à la vérité.

Il dit encore :

Au mois d'avril de l'année dernière, au moment où j'adressais la parole aux actionnaires de la compagnie, on pouvait croire positivement que le Grand Tronc n'engageait en rien la responsabilité de ses actionnaires dans cette entreprise, si elle était réalisée.

Maintenant, M. l'Orateur, je demande au premier ministre, au ministre des Finances, à tous les membres du gouvernement, s'ils n'ont pas déclaré, l'an dernier, ici même, que ce projet de loi était appuyé par le Grand Tronc et que le pays devait être partie à cette entreprise, parce qu'on pouvait compter sur l'aide du Grand Tronc, de cette compagnie si riche et dont l'excellent crédit lui permettrait d'emprunter facilement sur les marchés du monde l'argent dont elle pourrait avoir besoin. N'ont-ils pas insisté sur ce fait que le gouvernement n'assumait aucune responsabilité, puisqu'il ne négociait pas avec des promoteurs de chemins de fer ordinaires, mais avec l'ancienne et si puissante Compagnie du Grand Tronc ? Aujourd'hui, le ministre de l'Intérieur nous dit que, lorsque le gouvernement a conclu, l'an dernier, ce marché avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, il négociait et terminait un contrat avec une compagnie qui ne pouvait compter sur aucune aide, avec un tas de charlatans qui voulaient que le Grand Tronc acceptât leur projet, si cette dernière compagnie trouvait qu'il était de son intérêt de se plier à ce jeu. Maintenant, le Grand Tronc vient nous dire qu'il n'acceptera pas ce projet. Et nous avons le spectacle bien triste du président de la Compagnie du Grand Tronc déclarant aux actionnaires de cette compagnie qu'il avait insisté pour faire convoquer en session extraordinaire le parlement canadien dans le but de ratifier une convention faite, non par le gouvernement avec une compagnie de particuliers, mais par une compagnie de particuliers avec le gouvernement. N'est-ce pas là un honteux état de choses ? Cependant le premier ministre, dans un discours qui n'a pas duré une heure, nous a dit que les changements apportés au contrat sont si anodins qu'il ne croyait pas devoir les expliquer, et que l'opposition doit comprendre que ces modifications sont tellement dans l'intérêt du pays que lui, le premier ministre, pouvait être certain qu'aucun membre de la gauche ne voudra les combattre.

Mais le ministre de l'Intérieur a fait une déclaration des plus extraordinaires, une déclaration qui, je l'espère, ne recevra pas l'approbation ni de ses collègues, ni des représentants du peuple, à quelque parti qu'ils appartiennent. Parlant des actions ordinaires de cette compagnie que le gouvernement a confiées à la tendre sollicitude du Grand Tronc, qui peut en disposer à sa guise, le ministre a dit que ces actions n'ont rien à faire avec les obligations du parlement. Il a déclaré que si le gouvernement autorisait une émission d'obligations pour un chemin de fer—et je suppose qu'il entend dire par là que la même règle s'appliquera à tous les chemins de fer —le gouvernement se trouverait dans une certaine mesure moralement tenu de voir à ce que ces obligations fussent protégées par les lois du pays. Mais le gouvernement n'a aucun intérêt dans les actions ordinaires d'une compagnie, bien qu'il autorise l'émission de ces actions, ou que ces dernières soient imposées au public, comme dans le cas actuel. Ceux qui les possèdent les conservent, et s'il y a des difficultés, eh bien ! que les détenteurs se débrouillent comme ils le pourront, le gouvernement ne leur viendra pas en aide.

Si le gouvernement autorise l'émission d'actions ordinaires au montant de $25,000,000, celles-ci constituent une obligation sur l'entreprise. Si tout est honnêtement administré, si la compagnie remplit convenablement ses obligations, si elle ne cherche pas à voler le peuple, alors, M. l'Orateur, le gouvernement—bien à tort et bien inutilement dans le cas qui se présente aujourd'hui—autorisant cette émission d'actions majorées, en devient responsable. Lorsqu'il s'agit d'avoir la haute main sur le tarif de ces compagnies auxquelles le gouvernement a permis d'émettre des actions au

montant de $25,000,000 qu'il s'agisse d'actions majorées ou fictives les pouvoirs publics doivent faire en sorte que les gens qui achètent ces obligations reçoivent en retour un dividende convenable. Si tel n'est pas le cas, qu'on le proclame dans les journaux, afin que le monde de la finance sache à quoi s'en tenir. Ne trompons donc pas le peuple en l'engageant à acheter des obligations qui n'ont aucune valeur. Que le gouvernement ne se serve pas de ces personnes dans le but de se procurer des capitaux étrangers, tout en se réservant mentalement de laisser voler les capitalistes, si cela rapporte des profits aux brasseurs d'affaires. N'agissons pas ainsi, car ce serait nous discréditer dans l'opinion publique. Le discours du ministre de l'Intérieur, sous ce rapport, peut être de nature à nuire à nos entreprises canadiennes plus que tout ce qu'on a fait ici, depuis un grand nombre d'années.

Le ministre a évité avec beaucoup d'habileté de parler de la section de l'est de ce chemin de fer, car c'est là l'éléphant blanc, le pelé qu'il faut supprimer. La compagnie du Grand Tronc n'a pas voulu assumer de responsabilité relativement à cette section ; elle déclare qu'elle n'est pas et ne sera pas intéressée dans cette partie de l'entreprise. Le gérant général et tous ceux qui ont pris la parole à l'assemblée ds actionnaires ont évité avec grand soin de faire la moindre allusion à cette section dont le président n'a parlé qu'en passant,—d'une manière générale. Le ministre de l'Intérieur a dit, avec beaucoup de raison, que lorsque la construction d'un chemin de fer est terminée cela, parce qu'il corrobore une assertion que j'ai faite, l'an dernier, et qui a eu le don de soulever l'hilarité des membres de la droite—on n'a dépensé que la moitié du coût de construction. Il a appliqué ce principe à la section de l'ouest, et il a prétendu que le Grand Tronc sera obligé de dépenser beaucoup d'argent pour cette section, lorsqu'il aura acquis ce chemin. Voilà qui est bien. Mais il n'a pas songé apparemment à la section de l'est ; on dirait aussi que tous les ministres ont oublié que le même principe s'applique à cette section, car lorsque le gouvernement aura construit cette ligne, si jamais il exécute cette entreprise, et veuille le ciel qu'il n'en fasse rien, à l'expiration de dix ans, le coût de ce chemin de fer sera doublé et le gouvernement sera réellement obligé de payer un intérêt sur cette nouvelle dette. Je dis donc que le Grand Tronc ne contracte aucune obligation relativement à cette partie du chemin, et mon assertion se trouve confirmée par la déclaration catégorique du président de la Compagnie du Grand Tronc dans son discours aux actionnaires.

En supposant qu'on ne construise pas cette partie du chemin qui s'étend de North Bay à Québec et à Moncton, nous constatons encore qu'il n'y a, dans ce contrat, aucune clause, aucune stipulation obligeant le Grand Tronc à transporter les marchandises à d'autres conditions que celle qu'il voudra bien accepter. Le premier projet du Grand Tronc était de construire une ligne partant de North-Bay, se dirigeant vers l'ouest pour atteindre Winnipeg; cette compagnie voulait s'assurer le trafic de l'ouest, ce qui était parfait au point de vue des affaires. C'était là le projet adopté d'abord par les directeurs, ainsi que l'a déclaré sir Rivers-Wilson, mais il a été mis de côté, jusqu'à un certain point, par le gouvernement. Supposons que la division de l'est ne soit pas construite au cours des dix prochaines années, qu'arrivera-t-il ? Tout le trafic du Grand Tronc accumulé à l'ouest de Winnipeg prendrait, soit la route de Port-Arthur, soit celle de Duluth, pour traverser les grands lacs et se rendre à Portland pour développer et enrichir le port de cette ville américaine.

J'ai lu la réponse du président du Grand Tronc à M. Allen, qui a démissionné comme membre du bureau de direction, parce que, disait-il, les conditions du traité lui semblaient de nature à obliger le Grand Tronc à faire son trafic par la voie canadienne, ce qui aurait rendu inutiles toutes les installations terminales que le Grand Tronc a établies à si grands frais à Portland. D'après M. Allen cet état de choses aurait causé des pertes aux actionnaires de cette compagnie. Faisant allusion à la lettre de M. Allen, le président dit : Je regrette que M. Allen ne soit pas ici, car sa lettre se rapporte au premier arrangement, mais s'il savait en quoi consiste le second contrat, s'il connaissait ce que nous avons obtenu du gouvernement canadien, il constaterait que ses craintes sont vaines et que le réseau du Grand Tronc et ses installations terminales à Portland n'auront rien à souffrir de cet arrangement.

Je ne crois pas, M. l'Orateur, que le premier ministre et ses collègues connaissent ce qu'ont dit à cette assemblée des actionnaires le président et le gérant général de la Compagnie du Grand Tronc. Le ministre des Finances, en réponse à une citation faite par l'honorable chef de l'opposition, a demandé à ce dernier si telle citation était tirée d'un discours prononcé à cette réunion et qu'on a fait imprimer. Eh bien ! je croyais que le ministre des Finances n'était pas assez naïf pour penser que tout ce qui est imprimé est vrai, tandis que tout ce qui n'est pas imprimée est faux. Le Grand Tronc fait publier dans les journaux financiers de Londres, dans le "Times" et autres gazettes qui donnent des comptes rendus de ses assemblées, simplement ce qu'il croit devoir livrer à la publicité et ce que seul il estime de son intérêt de faire parvenir au Canada. Les directeurs ont supprimé tous les discours, toutes les paroles qu'on aurait pu invoquer contre ce contrat. De sorte que les discours qui ont été publiés dans les journaux financiers de Londres, ont été épurés et ils ne nous donnent pas une idée exacte de ce qui a été dit dans la cir-

constance dont je parle, ils ne nous font pas connaître la véritable physionomie de cette assemblée et les suites qu'elle a données.

Le ministre de l'Intérieur a cru avoir trouvé un argument irrésistible en disant que si cette entreprise était couronnée de succès, le gouvernement toucherait l'intérêt du montant dépensé. Mais nous sommes tous d'accord sur ce point. Supposons que cette prévision se réalise, ainsi que nous l'espérons tous. Le gouvernement a formé une société avec le Grand Tronc et c'est lui qui fournit les fonds. Si ce projet est un fiasco, il devra en payer les conséquences ; si cette entreprise réussit, il se trouvera encore à dépenser beaucoup d'argent. Comme l'a dit avec tant d'à-propos le chef de l'opposition, si le gouvernement doit dépenser $150,000,000 ou $160,000,000 dans cette entreprise, et si celle-ci est un succès, pourquoi donne-t-il ce chemin à ses associés dont la mise de fonds n'est que de $14,500,000 ? Pourquoi lui abandonne-t-il tous les profits ? Et si ce projet est un fiasco, c'est le pays qui en devra payer tout le coût. Voilà dans quelle situation s'est mis le gouvernement.

Le parlement canadien a été convoqué à la demande des directeurs du Grand Tronc, à une date qui convenait à ces derniers, et deux jours après que les actionnaires eurent jugé à propos de se réunir en assemblée. Le président et les directeurs de la compagnie ont dit que la seule question sérieuse qui serait soumise au parlement canadien, au cours de cette session, serait la ratification de l'arrangement que la Compagnie du Grand Tronc avait bien voulu soumettre dans ce but aux membres de ce parlement. Sans doute, avec des représentants comme ceux qu'il a maintenant, le pays peut croire que ce contrat sera approuvé et ratifié. Le peuple se trouve à avoir confié ses destinées dans une question aussi importante à des gens—comment les qualifierai-je ? J'hésite à me servir de la comparaison qui se présente à mon esprit, mais ces personnes me représentent une caisse automatique : le gouvernement n'a qu'à pousser un bouton pour les faire apparaître. Je n'aime pas à me servir de cet exemple, ici, mais il s'agit simplement d'enregistrer la ratification de ce contrat—le gouvernement a les clefs nécessaires pour remonter les ressorts de sa caisse.

M. BENNETT : Ce sont des patients muets.

M. OSLER : Evidemment, parce que, suivant l'expression de mon honorable ami de Simcoe-est (M. Bennett) nul d'entre eux n'ouvre la bouche dans la circonstance actuelle. Je félicite hautement le gouvernement de la décision qu'il a prise de dire à tous ses partisans de ne pas essayer de défendre ce projet.

Quelques DEPUTES : Oh ! oh!

M. OSLER : Nous espérons qu'ils changeront d'idée, car plus ils chercheront à défendre ce contrat, plus ils en feront voir toute l'ineptie. Considérons ce qu'on a fait de cette convention depuis le discours prononcé l'an dernier par l'honorable premier ministre et celui qu'il nous a fait hier. Son discours de la dernière session nous a tous soulevés ! L'honorable chef du gouvernement a fait un énoncé qui est absolument vrai. Je ne voudrais pas dire qu'il y en a d'autres qu'on a constatées comme étant exactes, à la lumière des événements qui ont suivi. Mais le premier ministre avec tout l'enthousiasme, le feu et le patriotisme possibles, a dit que la marche du temps ne pouvait être suspendue. M. l'Orateur, le temps a marché, mais ce projet a été retardé six mois durant. Pourtant, à la dernière session, on nous a dit que le sort du Canada dépendait de la construction de ce chemin de fer, sans égard au coût de cette entreprise ; il fallait exécuter ces travaux sans retard, si nous ne voulions pas voir abroger nos privilèges de transit. Aujourd'hui, le premier ministre vient nous dire que, depuis l'an dernier, le seul renseignement que le gouvernement a pu recueillir quant à la région traversée par cette ligne de North-Bay à Québec, est tiré du rapport d'un missionnaire, relation qui date de 200 ans. Peut-il exister dans le monde entier un entrepreneur qui s'engagerait à faire un ouvrage semblable sur les données d'un explorateur enthousiaste qui a décrit ce pays, il y a 200 ans passés ? L'honorable gentleman nous dit que des roses éclosent dans cette contrée jusqu'à la fin de juin. On voit des roses s'épanouir dans le cercle arctique même, dès que paraît le soleil. On peut pénétrer à 400 milles plus loin que le terminus de ce chemin projeté, et trouver, le 20 juin et à la fin de juillet, des fleurs en éclosion. Mais tout cela ne peut servir d'argument pour engager le pays dans une entreprise qui coûtera $150,000,000. J'ai un rapport que m'a remis, aujourd'hui même, le professeur Macoun, sur une partie du district que traversera cette voie ferrée. A titre de Canadien, je suis peiné de constater que ce rapport soit si décourageant. J'ai, en outre, le rapport d'un homme que j'ai envoyé dans cette contrée, il y a douze ans, d'un homme dans le jugement duquel tous les députés du Nord-Ouest ont la plus grande confiance, dont l'opinion sera acceptée sans hésitation. Je veux parler de M. R. F. Bodds. Son rapport est en tous points semblable à celui de M. Macoun. Je ne veux pas diminuer la valeur de notre pays. Nous avons un territoire assez riche pour nous permettre de devenir l'une des plus grandes nations de l'univers, mais nous n'avons pas besoin de gaspiller notre argent en voulant développer des parties de notre pays qui nous sont absolument inconnues.

Quelle est l'histoire des changements apportés à ce contrat ? L'an dernier, le gouvernement trouvait cette convention admirable. A ce propos, je crois pouvoir décrire une

scène du " Songe d'une nuit d'été ", qui fera mieux saisir l'attitude prise par le très honorable premier ministre. Le malicieux Cupidon distille le suc de cette fleur qu'on appelle " cœur saignant ", et le verse dans les yeux d'une de ces beautés endormies que les poètes et les romanciers ont chantés ; ce suc aura pour effet de rendre cette femme éperdument amoureuse de la première créature, homme ou bête, que ses yeux apercevront à son réveil.

Par accident, Bottom, le fileur, se couche près d'elle pour se reposer, et elle en s'éveillant le matin tombe amoureuse de Bottom. J'ai cru que M. Hays, déguisé en polichinelle, a trouvé endormi le représentant du Canada, lui a versé dans les yeux une goutte de cette liqueur qui distille l'amour, et a mis à ses côtés le projet du Grand-Tronc-Pacifique, de façon à ce que ce fut la première chose qu'il verrait en s'éveillant ; il s'éveilla, vit le projet et l'aima éperdument. Prions le ciel qu'il soit encore temps d'appliquer sur les yeux du premier ministre, avant qu'il dote la Compagnie du Grand Tronc de $150,000,000 de l'argent du pays, l'antidote que Polichinelle appliqua sur les yeux de l'amante endormie.

Je trouve amusants les termes sympathiques dont le président de la Compagnie du Grand Tronc s'est servi dans son message à l'honorable premier au sujet du froid accueil que l'opposition a fait à son projet chéri. Les actionnaires étaient récalcitrants, mais il réussit à leur faire accepter non pas le premier contrat, tout avantageux qu'il fut pour la compagnie et désavantageux pour le pays, mais un contrat modifié dont avait été effacés toutes les obligations que prenait la Compagnie du Grand Tronc, et je comprends parfaitement comme il devait être heureux lorsqu'il envoyait ses félicitations au premier ministre dans ce message au sujet des embarras que lui causait l'opposition. J'ai déjà fait observer que le gouvernement n'a fait aucun effort pour faire faire une exploration du pays que doit traverser le chemin, malgré toute l'importance de cette exploration, avant d'entreprendre la construction d'un chemin de ce genre. Le gouvernement mérite un blâme, parce que six mois après l'approbation du contrat par le parlement, il n'a pris encore aucun moyen de se renseigner sur la nature du pays depuis North-Bay en venant vers l'est. Voyons ce qui en est. L'honorable ministre de l'Intérieur nous a montré avec un grand déploiement de confiance un rapport de M. James White. Je suppose que c'est un ingénieur——

M. BARKER : C'est un géographe.

M. OSLER : Un géographe n'est pas beaucoup l'homme qu'il faut pour faire l'exploration d'un pays en vue de la construction d'un chemin de fer. Je ne crois pas que le rapport mérite qu'on s'en occupe s'il a été fait par un géographe. Dans tous les cas, ce rapport ne parle que de la région entre North-Bay et Winnipeg. Il ne contient pas un mot au sujet de la région entre North-Bay et Québec. C'est dans cette région que la Compagnie du Grand Tronc refuse absolument de construire l'autre section de North-Bay à Winnipeg en se contentant de la subvention ordinaire que le gouvernement accorde aux chemins de fer.

Je ne crois pas que le gouvernement se rende un compte exact de ce qui s'est passé à la dernière assemblée des actionnaires du Grand Tronc, tenue à Londres. L'honorable ministre de l'Intérieur a prétendu avec beaucoup de véhémence que ce n'était pas ce que les actionnaires du Grand Tronc ont dit qui faisait loi mais le contrat, mais je veux dire à la Chambre que ce que le président et les directeurs de la Compagnie du Grand Tronc ont dit à cette assemblée représente exactement les engagements de la compagnie. Si les directeurs prenaient d'autres engagements que ceux qu'ils ont définis devant l'assemblée, ils pourraient être poursuivis non pas seulement devant les cours civiles, mais aussi devant les cours criminelles. Le gouvernement me permettra de lui rappeler que la loi criminelle d'Angleterre a dernièrement été appliquée dans le cas de Wellaker Wright et dans d'autres poursuites contre des directeurs de compagnies. Ce cas ne relève pas seulement des cours civiles mais aussi des cours criminelles. Si sir Rivers-Wilson trompait les actionnaires du Grand Tronc sur l'étendue des obligations qu'ils assument par ce contrat, il s'exposerait et exposerait les autres directeurs à des poursuites en cour criminelle ; et justice serait faite. Le ministre de l'Intérieur ou d'autres ministres ne peuvent pas dire que la déclaration officielle faite à l'assemblée des actionnaires du Grand Tronc à Londres ne doit pas être acceptée comme l'interprétation que les directeurs du Grand Tronc donnent au contrat. Je ne crois pas que le gouvernement ait pris la peine de se procurer un compte rendu *in extenso* de la dernière assemblée. S'il s'en était procuré un, je ne crois pas que le ministre de l'Intérieur aurait fait le discours qu'il a fait aujourd'hui. A cette assemblée, sir Rivers-Wilson a dit :

> Ceci a occupé l'attention très sérieuse et continue de nos directeurs pendant les derniers dix-huit mois.

Et cependant, le ministre de l'Intérieur vient nous dire que la Compagnie du Grand Tronc n'a rien eu à faire avec la charte du Grand-Tronc-Pacifique, et que cette charte a été obtenue comme charte indépendante, mais nous voyons aujourd'hui que les conditions de cette charte ne pouvaient être remplies avant d'être soumises à la Compagnie du Grand Tronc. Mettez en regard les discours prononcés l'année dernière par les honorables députés de la droite et les discours de sir Rivers-Wilson, et voyez dans quelle

position humiliante ces députés sont aujourd'hui. Sir Rivers-Wilson continue :

Il n'y a pas de temps à perdre si nous voulons profiter de l'occasion qui s'offre. Nous avons fait présenter un bill au parlement—

C'est-à-dire que le Grand Tronc a fait présenter un bill.

Nous avons fait présenter au parlement canadien un bill accordant à une compagnie indépendante, mais ayant des rapports intimes avec la Compagnie du Grand Tronc et soumise à cette dernière, une charte pour la construction d'un chemin de fer partant d'un point de la ligne du Grand Tronc, passant à travers les régions les plus fertiles du Nord-Ouest et ayant son terminus sur la côte du Pacifique. Croyant naturellement qu'un projet de cette nature serait approuvé par le gouvernement et le parlement du Canada qui lui accorderaient l'aide si généreusement accordée à d'autres chemins de fer, je me suis permis de dire aux directeurs dans mon discours du mois d'avril dernier que l'on pouvait raisonnablement espérer qu'un projet pouvait être mis à exécution sans engager aucunement le crédit des actionnaires du Grand Tronc.

Qu'avez-vous à dire maintenant, M. le premier ministre, en réponse à la déclaration que vous-même avec tous les membres de votre gouvernement avez faite, que le Grand Tronc appuyait votre projet corps et âme.

M. BENNETT : En tout et partout.

M. OSLER : Oui, en tout et partout. Le président de la Compagnie du Grand Tronc dit dans son discours aux actionnaires de la compagnie au mois dernier, que le projet qu'il avait négocié avec le gouvernement n'engageait pas, suivant lui, les actionnaires du Grand Tronc pour un seul sou.

Sir WILLIAM MULOCK : Ce n'est pas là ce que dit le passage lu par l'honorable député (M. Osler). Sir Rivers-Wilson dit que telle était la nature du projet lorsqu'il l'a fait présenter.

M. OSLER : Exactement ; il parle du projet qui a été adopté l'année dernière.

Sir WILLIAM MULOCK : Non.

M. OSLER : Oui ; je vais relire de nouveau :

Je me suis permis de dire aux actionnaires dans mon discours du mois d'avril dernier que l'on pouvait raisonnablement espérer qu'un tel projet pouvait être mis à exécution sans engager aucunement le crédit des actionnaires du Grand Tronc.

Sir WILLIAM MULOCH : Oui.

M. OSLER : " Aucunement " voulait dire que les actionnaires ne risquaient pas un seul sou.

Sir WILLIAM MULOCK : L'honorable député (M. Osler) ne fait-il pas une distinction entre l'exposé de la situation fait par sir Rivers-Wilson au mois d'avril 1903, et l'acte voté par le parlement à la fin de la même année, contenant le contrat.

M. OSLER : Laissez-moi lire :

Telle était ma conviction à cette époque (une voix : J'espère qu'elle n'a pas changé depuis). Telle était à cette époque ma conviction basée sur des données raisonnables et vu ce qui s'est passé depuis, je dois avouer que lorsque j'ai parlé ainsi j'étais confiant—

Sir WILLIAM MULOCK : Ecoutez ! écoutez !

M. OSLER : Il parlait ainsi après ses négociations avec le gouvernement. Il ne dit pas que le gouvernement y ait fait aucune objection ; il ne dit pas que le gouvernement voulait engager la responsabilité des actionnaires du Grand Tronc pour un seul sou, mais il dit :

Je parais avoir été trop confiant et ne pas avoir tenu assez compte peut-être du poids de l'opposition politique que ce projet devait rencontrer.

Il ne considérait pas que l'opposition——

Sir WILLIAM MULOCK : Pas " l'opposition ", l'opposition politique.

M. OSLER : L'opposition politique est l'opposition ou la gauche dans cette Chambre, et sans la résistance de l'opposition conservatrice vous auriez peut-être ouvert les portes du trésor à M. Hays et au président du Grand Tronc, et tous les ministres se seraient mis à genoux et auraient dit : S'il vous vous plaît, messieurs, si vous désirez encore quelque chose, prenez-le et nous endosserons votre billet pour tout ce dont vous aurez besoin à part cela. Mais l'opposition conservatrice a déjoué le projet du président du Grand Tronc, qui voulait ce beau morceau sans engager la responsabilité de sa compagnie pour un chelin, et il a dû retourner dire aux actionnaires :

On a donc découvert qu'il était impossible de faire approuver le projet par le parlement du Canada sans imposer quelques légères obligations à la Compagnie du Grand Tronc ; cependant je crois pouvoir vous démontrer—

M. ALEXANDER JOHNSTON : Avez-vous d'autres exemplaires du livre dans lequel vous lisez ?

M. OSLER : Oui, et je serai heureux de pouvoir donner aux membres un compte rendu mot à mot des délibérations de l'assemblée des actionnaires du Grand Tronc. Je crois que ce livre sera utile, car ils ne paraissent pas connaître le projet qu'ils approuvent et imposent au pays.

" Notre idée primitive était de construire d'un point de notre ligne à la côte du Pacifique. Nous avions l'intention de fixer le point de départ à North-Bay ou dans les environs. Cependant le gouvernement exigea comme condition de la concession d'une charte à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique que la ligne fût prolongée vers l'est de North-Bay à Québec et à la ville de Moncton, dans le Nouveau-Brunswick où devait se faire le raccordement avec le chemin de fer l'Intercolonial qui conduit à Saint-Jean, N.-B., et à Halifax, N.-B.

Le résultat des négociations fut que le gouvernement présenta un projet de loi pour assurer la construction de la ligne projetée du Nouveau-Brunswick au Pacifique par le gouvernement et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique en société.

C'est véritablement une belle société. Le gouvernement nous dit qu'il se met en société avec la Compagnie du Grand Tronc, et la Compagnie du Grand Tronc nous dit qu'elle se met en société avec le gouvernement. Cela ressemble au genre de société que propose un homme qui dit avoir l'expérience à un autre qui a l'argent. En très peu de temps le premier a l'argent et l'autre l'expérience, et si la société proposée vient en existence, ceux qui ont l'expérience auront l'argent, et le pays, Dieu nous en préserve, aura l'expérience.

Un contrat à cet effet fut inséré dans le bill du gouvernement et c'est la première des deux conventions qui est aujourd'hui soumise à votre approbation, en ce quelle concerne les intérêts de la Compagnie du Grand Tronc.

Puis vient la partie politique :

Je crois rendre simplement à sir Wilfrid Laurier la justice qui lui est due en exprimant mon admiration pour la façon patriotique et digne avec laquelle il a conduit jusqu'à son adoption la discussion de cette grande mesure dans le parlement canadien.

C'est exactement ce que l'on a prétendu ici. On a présenté le projet comme patriotique, et sir Rivers-Wilson dit que c'est grâce à sa patience et à son habilité que l'honorable premier ministre a pu faire adopter le projet :

Le but principal était de procurer à la population croissante du Nord-Ouest d'autres moyens d'expédier jusqu'aux ports de l'est les produits des prairies de l'ouest.

Au moyen de cette société, faite non avec le Grand Tronc, mais avec le Grand-Tronc-Pacifique :

Les directeurs ont été en consultation par l'entremise de leur gérant général—

Ceci contredit un peu ce que nous a dit l'honorable ministre de l'Intérieur——

—avec le gouvernement pendant toute la longue discussion de ces projets, et nous devons reconnaître l'esprit de justice que sir Wilfrid Laurier et ses collègues ont montré et leur désir de se conformer aux vues de notre bureau de direction autant qu'ils le pouvaient faire sans sacrifier les leurs, qu'ils ont présentées avec beaucoup de ténacité, vu la forte pression que l'opposition faisait sur eux. Et ici je dois dire que si ces négociations ont atteint, comme je le crois et je l'espère, une solution heureuse, nous le devons en grande partie aux efforts et à la grande habileté qu'a déployés notre gérant général, M. Hays.

La Chambre doit se rappeler que lorsque le bill du Grand-Tronc-Pacifique était délibéré par le comité, M. Hays a promis, catégoriquement et absolument, au nom de la Compagnie du Grand Tronc, de faire exécuter n'importe quel projet demandé par n'importe quel membre du comité.

Les négociations furent donc reprises, et le résultat est contenu dans le deuxième arrangement qui est maintenant soumis à votre approbation, et qu'il faut lire avec le premier, Si vous l'approuvez, comme je n'en ai aucun doute, il sera soumis au parlement canadien qui est convoqué pour après demain, 10 mars, spécialement pour discuter, et je l'espère, confirmer cette convention.

N'est-il pas humiliant pour nous, M. l'Orateur, que le président d'une corporation particulière puisse dire à ses actionnaires que le parlement du Canada a été spécialement convoqué à la demande de cette corporation et dans le but d'approuver un bill tout dans ses intérêts ? N'est-il pas humiliant que la première nouvelle que nous avons eue de ce bill nous a été envoyée de Londres par les directeurs de la Compagnie du Grand Tronc :

Je dois faire remarquer ici que l'acte en vertu duquel le gouvernement construira ce chemin jusqu'à Winnipeg. exempte la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de construire la partie du chemin entre North-Bay et Winnipeg.

Voilà une jolie concession qui exempte la Compagnie du Grand Tronc de la nécessité de construire la ligne de chemin de fer qu'elle avait décidé de construire entre North-Bay et Winnipeg, soit une distance de mille milles. Au sujet de la division de l'Ouest, le président s'exprime comme suit :

Comme le chemin dans l'ouest traversera la région la plus fertile et la plus susceptible de développement de tous les territoires il ne peut y avoir de doute que cette partie du chemin construite comme je l'ai dit dans les circonstances aussi favorables et économiques donnera immédiatement des résultats excellents, et justifiera à elle seule toute l'entreprise. . . Les conditions financières d'après lesquelles la section des montagnes sera construite sont que le gouvernement canadien garantit le paiement d'un intérêt de 3 pour 100 sur les obligations qui seront émises jusqu'à concurrence de 75 pour 100 du coût de construction. Dans le cas où la division de l'ouest ne serait terminée qu'à l'expiration des huit années prévues dans le traité on ne pourra exiger de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique aucun paiement sur les trois quarts du coût de construction et l'intérêt, après dix-huit ans à compter d'aujourd'hui..... Ainsi que vous avez dû le comprendre par mes remarques précédentes, on ne pourra pas exiger de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pendant une période de dix ans à compter de l'achèvement du chemin ni loyer pour la division de l'est ou aucune autre section du chemin, ni intérêt sur les trois quarts du coût de la construction de la division de l'ouest.

C'est-à-dire dix-huit ans à compter de la date de la signature du contrat. Le président considère le cautionnement déposé comme une chose inutile, et je suis du même avis. Le président continue, et ses paroles sont une contradiction de la déclaration faite par le gouvernement l'année dernière que le projet avait été présenté dans son entier

et complété, et que la Compagnie du Grand Tronc était obligée de l'exécuter. Il dit :

Il devait être bien évident que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, qui n'était même pas organisée, était incapable de faire le dépôt dans la courte période fixée, et quand on s'adressa à la Compagnie du Grand Tronc pour obtenir de l'aide à cet effet, celle-ci se trouvait incapable d'agir sans avoir d'abord obtenu l'approbation de ses actionnaires, ce qui devait toujours prendre un certain temps.

Cela ne peut signifier que deux choses ; ou que le gouvernement était entièrement et absolument ignorant de ce qui se passait, ou qu'il trompait délibérément la Chambre. Le président du Grand Tronc dit qu'il devait être bien évident que la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique qui n'avait pas de crédit, pas de capital, et qui n'était pas même organisée, était incapable de faire le dépôt d'un million de louis obligatoire dans la période fixée, et que la Compagnie du Grand Tronc ne pouvait pas fournir cet argent parce qu'elle n'y était pas autorisée par ses actionnaires. Telles étaient les prétentions de l'opposition et n'est-il pas humiliant aujourd'hui d'entendre le président de la Compagnie du Grand Tronc dire qu'il s'est moqué du pays en se moquant de son gouvernement. Le président continue :

Ainsi que je l'ai expliqué, la garantie de la Compagnie du Grand Tronc sur les obligations représente un quart du coût de la construction de la division ouest, avec cette réserve qu'au sujet de la section des prairies cette garantie pourra peut-être dépasser le quart ou la garantie du gouvernement est limitée à $13,000 par mille. Conséquemment, supposant que la construction des mille milles de la section des prairies coûte $20,000 par mille, la compagnie se trouvera à garantir les obligations au taux de $7,000 par mille, soit en tout $7,000,000 d'obligations ou £1,400,000. L'intérêt à 4 pour 100 sur cette somme pendant la période de construction peut être porté à £168,000, formant un capital total de £1,568,000 à garantir, portant un intérêt annuel de £62,720. Supposant ensuite que les 500 milles de la section des montagnes coûtent $50,000 par mille ou $25,000,000, c'est-à-dire £5,000,000 en tout, le quart que la compagnie garantit sera de £1,250,000, et ajoutant l'intérêt durant la construction, disons £150,000, nous arrivons à un total de £1,400,000, portant un intérêt annuel de $56,000. Si vous avez suivi les chiffres que je viens de vous donner vous verrez que la Compagnie du Grand Tronc ne garantit que £2,968,000 d'obligations pour les deux sections, soit un intérêt annuel de £118,,720, mais cet intérêt tout petit qu'il soit, nous n'aurons à le payer qu'au bout de huit ans—la période fixée de la construction—l'intérêt pendant ce temps devant être payé à même le capital. Voilà quelles sont les responsabilités de la Compagnie du Grand Tronc.

Le président de la Compagnie du Grand Tronc a donc, M. l'Orateur, à l'assemblée des actionnaires de la Compagnie du Grand Tronc, promis lui et ses collègues, que l'arrangement qu'ils faisaient avec le gouvernement canadien n'imposerait à la Compagnie du Grand Tronc qu'une dépense de £118,720 par année. Le gouvernement peut penser que le contrat dit autre chose, mais je prétends que si ce n'est pas ainsi que le gouvernement comprend le marché qu'il a fait, alors la deuxième convention ne vaut rien, car le président de la Compagnie du Grand Tronc n'est pas autorisé à signer avec le gouvernement aucun contrat qui imposera à la Compagnie du Grand Tronc, directement ou indirectement une obligation plus forte que le paiement de £118,720 par année.

Je veux bien croire que les membres ne l'ont pas compris ainsi, mais s'ils lisent le discours du président de la Compagnie du Grand Tronc, c'est pourtant bien cela, à moins de dire que celui-ci n'a pas compris lui-même le contrat entre le gouvernement et la compagnie ou qu'il n'a pas songé à toute la responsabilité que sa déclaration comporte. Je dis donc qu'après avoir prononcé ce discours et avoir obtenu le consentement des actionnaires par l'assurance qu'il leur a donnée que la responsabilité de la compagnie ne dépasserait pas $118,720—et vous vous rappelez, M. l'Orateur, que ce n'est qu'à la suite d'une très forte opposition que ce consentement a été obtenu—je dis que le président et les directeurs de la Compagnie du Grand Tronc ne signeront jamais un arrangement qui les engagera à payer plus que la somme qui a été mentionnée tant qu'une autre assemblée des actionnaires ne l'aura pas approuvé. Il continue :

Voilà donc quelles sont les engagements de la Compagnie du Grand Tronc et j'espère que ces déclarations feront disparaître les appréhensions qui ont déjà été manifestées par quelques critiques qui n'ont pas suffisamment étudié ou bien compris les conditions du contrat.

Puis le président dit qu'il considère cet arrangement comme mesure nécessaire offrant une occasion qui ne se représentera pas, si on néglige de la saisir. Et cependant malgré cette déclaration que l'arrangement est d'une importance si vitale pour les intérêts de la Compagnie qu'il ne se présentera plus jamais, le président vient demander et obtient des modifications au contrat, si grandes qu'elles dégagent virtuellement la Compagnie du Grand Tronc de toute responsabilité. Il s'excuse d'avoir convoqué une assemblée des actionnaires, mais il le fait pour l'avantage de ce parlement. Il continue :

Le gouvernement du Canada a fait avec le bureau de direction un arrangement provisoire sujet à votre approbation. Si vous dites "non" il n'y a aucun doute qu'il y a beaucoup d'autres personnes prêtes à profiter des offres qui sont faites.

Cela ne semble pas beaucoup dire que le contrat, tout facile qu'il fut pour la compagnie l'année dernière, était si rigide qu'il a fallu le modifier ainsi qu'on le fait. Puis dans une discussion subséquente il dit :

Nous croyons que dès les premières années de la construction de la section des prairies nous sommes mêmes certains que dès que la

construction en sera terminée les revenus de cette section seront très considérables, et que le développement rapide du pays qui s'en suivra, feront de cette ligne une des plus rémunératrices qui soient.

Or, je me demande si, lorsque le gouvernement accordait pour cette section des prairies $13,000 par mille en obligations garanties équivalant à de l'argent comptant, il se rappelait qu'il avait accordé à une compagnie particulière, virtuellement composée de deux hommes seulement, MM. Mackenzie et Mann, pour 720 milles de chemin presque parallèle au Grand Tronc et pas plus difficile à construire, la même subvention de $13,000 par mille en obligations garanties à trois pour cent, et qu'il prenait pour se garantir une première hypothèque sur les dits 720 milles, et outre cela une deuxième hypothèque sur tout le réseau de Mackenzie et Mann depuis Winnipeg jusqu'à Port-Arthur, un réseau très rémunérateur. Ces deux particuliers ont pu néanmoins, M. l'Orateur, malgré l'état difficile du marché que le ministre des Finances apporte comme excuse, aller à Londres, d'après ce que nous dit l'honorable ministre de l'Intérieur (honorable M. Sifton), et ont pu obtenir, sur ces obligations de $13,000 par mille, l'argent nécessaire à la construction de ces 720 milles de chemin qui sont aussi difficiles à construire que le Grand-Tronc-Pacifique, et cela malgré la première hypothèque qu'ils ont donnée sur la section des prairies et la deuxième sur tout leur réseau depuis Winnipeg jusqu'à la Baie Georgienne. Cependant le gouvernement donne à cette grande compagnie du Grand Tronc non pas une garantie de $13,000 par mille à 3 pour 100 mais la valeur de $13,000 par mille en argent pour un chemin semblable. Si j'étais à la place du gouvernement je rougirais d'avoir négocié avec des personnes représentant une grande corporation qui n'a pas été capable de réussir sur le marché financier comme ont réussi deux particuliers du Canada. Il n'y a pas de paroles assez fortes pour condamner l'incapacité dont le gouvernement a fait preuve dans ses arrangements concernant la section des prairies. D'après M. Blair, la construction du chemin dans les prairies a coûté à MM. Mackenzie et Mann $16,000 à $17,000 par mille, et le chemin est construit de première classe pour ce prix. Plus que cela, MM. Mackenzie et Mann paient l'intérêt de trois pour cent sur ces obligations à partir de la date qu'elles ont été endossées par le gouvernement. M. Blair nous a dit que les rampes étaient de vingt-six pieds au mille seulement et la qualité du chemin très supérieure sous tous les rapports. Je n'aime pas beaucoup cette expression "très supérieure" appliquée à un chemin de fer, mais ce sont les paroles mêmes de l'ex-ministre.

Lord Welley, un directeur de la Compagnie du Grand Tronc, a dit à l'assemblée des actionnaires : "Nous avons obligé"—remarquez bien les mots—"Nous avons obligé le gouvernement canadien à devenir associé avec la compagnie dans les dépenses de la section des montagnes. Ce qui veut dire que le gouvernement a les mêmes intérêts que nous, et nous sommes en conséquence certains de sa coopération dans toute proportion raisonnable".

L'honorable premier ministre me permettra maintenant d'appeler son attention et celle de ses amis sur la proposition du chef de l'opposition et de lui demander, lorsque le gouvernement forme une société dans laquelle il fournit les neuf-dixièmes de l'argent et son associé un dixième seulement, et que de plus il assume tous les risques en cas d'insuccès, tandis que l'associé qui ne fournit qu'un dixième de l'argent aura tous les profits de l'entreprise: Que le gouvernement fournisse les autres $14,500,000 et que le pays soit propriétaire de tout le chemin. Il n'y a pas de doute à cela, et il n'est pas très plaisant d'entendre un directeur du Grand Tronc dire : Nous avons obligé le gouvernement canadien à devenir virtuellement associé de la compagnie. J'appelle en outre l'attention de la Chambre sur la déclaration que M. Allen, directeur démissionnaire du Grand Tronc, a fait lire par son fils à la dernière assemblée des actionnaires. Il y donne les raisons pour lesquelles il croit que le Grand Tronc s'engage à tort. Il suppose que la compagnie s'engage à payer l'intérêt sur la division de l'est; c'est là le spectre qui l'effraie. Il donne quelques chiffres et dit :

Maintenant, qu'y a-t-il pour payer cela ? Dans un mémorandum officiel je lis que la construction des 500 milles de Québec à North Bay est probablement prématurée.

Rapprochons de cela le mémoire de M. White lu par le ministre de l'Intérieur vantant le pays situé entre North-Bay et Winnipeg. Nous croyons que la Compagnie du Grand Tronc est absolument convaincue à tort ou à raison, que la division de North-Bay à l'est ne sera pas construite, et je crois qu'elle ne se trompe pas en cela, car j'ai des renseignements de source sure, renseignements que je crois exacts et que je regrette de ne pas avoir ici ce soir. Or, ces renseignements disent que les difficultés de construction du chemin sur cent ou deux cents milles à l'est sont si grandes que le gouvernement ne peut pas mettre assez d'argent pour y construire un chemin ayant les rampes et les courbes que demande un chemin comme celui que l'on a en vue. Ces renseignements sont confirmés par les explorateurs que le Grand Tronc a envoyés dans ce pays. A Fort-William, en décembre dernier, j'en ai rencontré un qui m'a dit qu'il était revenu parce que le pays était si désavantageux, qu'il était presque impossible d'y construire un chemin. Je crois que ces arpenteurs ont préparé des rapports sur ce pays, mais que le gouvernement leur a dit : Ne nous présentez pas ces rapports, ils sont décourageants.

Sir WILFRID LAURIER : Je démens cette allégation.

M. OSLER : S'il n'en est pas ainsi, comment le premier ministre peut-il informer la Chambre qu'après un intervalle de six mois, le cabinet ne possède pas plus de renseignements au sujet de ce pays qu'à la prorogation des Chambres ?

Sir WILFRID LAURIER : J'oppose la dénégation la plus absolue à l'affirmation de l'honorable député.

M. OSLER : De quelle affirmation s'agit-il ?

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député prétend que les rapports relatifs aux explorations transmises à la Compagnie du Grand Tronc sont si défavorables que nous n'avons pas voulu les laisser déposer sur le bureau. La compagnie n'a pas encore procédé à l'étude du tracé à l'est d'Abittibi et elle ne nous a pas encore transmis de rapports.

M. OSLER : La chose va sans dire, j'accepte la déclaration du premier ministre. Cependant, à titre d'homme d'affaires, je comprends parfaitement qu'on puisse formuler pareille affirmation. L'année dernière, on nous assurait que c'était là une question de souveraine importance, dont la solution immédiate s'imposait d'urgence, et aujourd'hui le premier ministre vient nous dire qu'on n'a pas encore fait même les démarches préliminaires tendant à faire constater la nature de ce pays. Ce n'est pas ainsi qu'on agit dans le monde des affaires. A mon avis, l'opposition et le corps électoral peuvent à bon droit conclure que le gouvernement n'a nullement l'intention de construire cette ligne. Toutes ces excuses sont inadmissibles de la part d'un gouvernement qui a pris l'attitude que le cabinet actuel a tenue il y a six mois au sujet de ce chemin de fer. Au lieu de nous soumettre de nouveaux renseignements on s'écie : Voilà la description que fait de ce pays un missionnaire enthousiaste qui visitait ces parages, il y a deux siècles, et c'est sur la foi de pareils renseignements contenus dans son rapport que nous allons construire cette voie ferrée.

Mes discours ont, d'ordinaire, le mérite de la brièveté, mais j'ai un texte ici, qui me fournirait matière à pérorer pendant deux ou trois jours—je m'en abstiendrai soigneusement cependant. J'aborde maintenant la question développée, avec tant d'éloquence, par le ministre de l'Intérieur, celle du matériel roulant. Une proposition qu'il a formulée ici ce soir au sujet du matériel roulant, et cela apparemment en toute bonne foi et sincérité, m'ouvre des horizons nouveaux sur le mobile auquel le gouvernement a obéi en nous soumettant ce projet, sur la raison d'être de ce projet. Il ressort de cette proposition que ceux qui ont élaboré ce projet en ignorent absolument les conséquences. Le chef d'exploitation du Grand Tronc affirme clairement que c'est une société de fidéicommis qui doit fournir les $15,000,000 valant de matériel roulant.

Le ministre de l'Intérieur et son collègue, le ministre de la Justice, ont tourné en dérision l'idée que la compagnie en question pût outiller le réseau de $15,000,000 valant de matériel roulant, sans que ce matériel fût la propriété de la compagnie du chemin de fer. Or, la Compagnie du Grand-Tronc Pacifique est en voie d'effectuer une convention, si la chose n'est pas déjà faite, pour confier la fourniture de ces $15,000,000 de matériel roulant à une société de matériel de transport, qui louera ce matériel à la compagnie du chemin de fer. Si ce syndicat cédait à cette dernière compagnie la propriété de ce matériel de transport, et que celle-ci donnât son obligation en retour, alors l'attitude du ministre de l'Intérieur et du ministre de la Justice serait légitime. On ne pourrait faire valoir cette garantie contre les actionnaires.

Ce matériel roulant est tout simplement loué, non pas vendu, à la compagnie du chemin de fer, et sur chaque wagon et chaque machine ainsi loués se trouve une plaque portant que tel wagon est la propriété de telle ou telle compagnie ou syndicat de matériel roulant. D'ordinaire la compagnie du chemin de fer verse 20 pour 100 à la compagnie qui lui loue ce matériel de transport. On le paie comme tout individu paie une propriété, par versements. Ce matériel demeure la propriété de ceux qui l'ont construit et loué à la compagnie. De mois en mois, règle générale, durant des périodes s'étendant de 5 à 15 ans la compagnie du chemin de fer effectue ces versements entre les mains des propriétaires, et à la fin de cette période, quand tout est payé, le matériel de transport devient la propriété de la compagnie du chemin de fer. Tant que ce paiement n'a pas été effectué, la compagnie du chemin de fer n'est pas propriétaire de ce matériel roulant ; les porteurs d'obligations de la compagnie n'ont ni le titre de propriété ni de nantissement quelconque sur ce matériel. Les propriétaires de ce matériel de transport marqué et désigné comme appartenant, non pas à la division de l'est du Grand Tronc, mais à la compagnie qui fournit ce matériel, le loue à la compagnie du chemin de fer, et lorsque tout est payé, le titre de propriété est délivré. Je ferai observer ici qu'aux Etats-Unis et en Angleterre, les tribunaux ont décidé que les paiements effectués sous l'empire d'un bail de matériel roulant, en pareilles circonstances, forment partie des frais d'exploitation du chemin de fer, à moins que la compagnie du chemin de fer n'ait une quantité de matériel de transport supérieure aux besoins de l'exploitation du chemin. Voilà qui est sage et légitime, car si on enlève au chemin de fer le matériel roulant, on diminue d'autant les recettes de la compagnie. C'est comme si on enlevait ses outils à un ouvrier, il lui serait impossible de gagner sa vie et de payer ses dettes.

M. WADE : L'honorable député voudra-t-il me dire dans quelle cause ce jugement a été rendu ?

M. OSLER : Je laisse à mon honorable collègue siégeant sur les banquettes opposées, le soin de répondre à cette question.

M. WADE : Je tiendrais à obtenir ce ren seignement.

M. OSLER : Pendant 25 ans, j'ai eu des relations avec une compagnie de matériel de transport, compagnie que j'organisai, de con cert avec feu Frederick M. Cumberland, l'ancien chef d'exploitation du chemin de fer Canadien du Nord et quelques autres amis. Je constatai que, de concert avec ceux qui étaient intéressées dans l'ancien chemin de fer de Grey et Bruce, il avait fait un emprunt de l'argent d'une compagnie américaine de matériel de transport et de la Compagnie des wagons de Bristol, à des conditions qui entraînaient le paiement d'un intérêt de 16 à 20 pour 100. Sir George Stephen, aujourd'hui lord Mount Stephen, était intéressé dans le chemin de fer de Credit Valley quand il fut transféré à la Compagnie de chemin de fer de Grey et Bruce. Après avoir étudié l'affaire en homme d'affaire scrupuleux qu'il était, il s'écria : Voilà une affaire louche, nous ne paierons pas 16 pour 100. En conséquence, l'emprunt fut réduit à 6 pour 100 et actuellement il n'est plus que de 5 pour 100. Toute les compagnies de chemins de fer aux Etats-Unis, le New-York Central, la Compagnie de Pennsylvanie, le Baltimore et Ohio, ont tous des relations d'affaires avec les sociétés de fidéicommis et cela à fort bon droit.

Une compagnie de chemin de fer qui aujourd'hui a besoin de $5,000,000 de matériel roulant peut se trouver dans l'impuissance de demander cette somme à ses recettes et il lui est impossible d'effectuer un emprunt sur ses obligations, qui jouissent du plus haut crédit ; ces obligations constituent une excellente source d'alimentation pour toutes les émissions de valeur, et se vendent auplus éminents, parmi lesquels figure mon honorable collègue ici présent qui est membre du barreau. Presque toutes les compagnies d'assurance anglaises au Canada ont examiné le titrede ces obligations. Les compagnies d'assurances anglaises sont porteurs de la plupart de ces obligations de matériel de transport émises par la compagnie de matériel roulant que je représente, ainsi que de celles émises par la société de matériel roulant que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord a organisée d'après le même système, sous l'empire duquel s'est effectuée la fourniture d'une partie de leur matériel de transport, aux mêmes stipulations que la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique est en train d'adopter pour ces $15,000,000 d'obligations. Chaque wagon qui est installé sur le chemin de fer portera la désignation de quelque société de fidéicommis, qui peut être une compagnie d'intérêt privé. La société de fidéicommis qui faisait des prêts d'argent ici il y a 30 ans, était désignée sous le nom de Compagnie des wagons de Bristol, dont le représentant était un jeune anglais demeurant à New York vers la période décennale 1870, alors que je fis sa connaissance. Il est maintenant retiré des affaires et demeure à Toronto et c'est un de mes amis personnels. Les relations que je nouai avec lui vers 1860 ou 1870 me permirent de me familiariser avec cette catégorie de valeurs. Nos plus importantes compagnies d'assurance au payss, les sociéts anglaises qui ont des agences ici détiennent toutes ces obligations et toutes ces sociétés vous diront que le paiement effectué par une compagnie de chemin de fer sur un bail de ce genre fait partie des frais d'exploitation de cette compagnie. En pareilles circonstances ces $15,000,000 constituant une garantie, les versements devant être effectués à même les recettes du chemin de fer pendant dix ans, absorberont, à mon avis, un intérêt de trois pour cent sur le capital global et l'intérêt payable au gouvernement restera en souffrance, si l'entreprise n'est pas rémunératrice. Le président de la compagnie du Grand Tronc, en réponse à une accusation formulée par un de ses actionnaires, portant que la compagnie assumait de très graves responsabilités, a fait la réponse que voici :

> Quant au $5,000,000 affectés au matériel roulant, je dois déclarer qu'il ne s'agit pas de cinq millions—cette somme est portée à $3,000,000, La Compagnie du Grand Tronc est complètement désintéressée de cette transaction, c'est la Compagnie du Grand Tronc Pacifique qui fournira le matériel de transport, et comme vous le dira le chef de l'exploitation, la compagnie a pris des mesures pour demander ce matériel roulant à un fonds de fidéicommis.

Je n'affirmerai point que le gouvernement ait la haute main sur ce matériel roulant, mais je déclare catégoriquement que la Compagnie du Grand Tronc n'est nullement autorisée par ses actionnaires à s'engager à dépenser même un seul dollar pour ce matériel de transport. Il est possible que l'entreprise du gouvernement soit parfaitement distincte de celle-là ; mais la Compagnie du Grand Tronc ne saurait nullement l'exécuter, comme l'affirme le premier ministre, de concert avec ses collègues :

> Par conséquent, vous pouvez parfaitement porter cette somme à quatre millions. Et quand au dépôt d'un million, il ne vous coûtera pas un seul sou. L'obligation revient à la somme que j'ai mentionnée, à peu près trois millions, et ainsi que je l'ai déclaré catégoriquement, voilà, dans toute son étendue, l'engagement et la responsabilité qu'assume la Compagnie du Grand Tronc ;—éventuellement, la possibilité de trois millions de capital et en toute occurrence—

Ces paroles ne sauraient prêter à l'ambiguïté. Il s'agit ici d'un exposé de faits soumis aux actionnaires du Grand Tronc et que ceux-ci ont approuvé——

—pas plus de £118,000 d'intérêt annuel.

La Compagnie du Grand Tronc garde le silence au sujet de tout engagement se rattachant à la construction possible du chemin de fer de North-Bay à Winnipeg, chemin de fer que la compagnie était disposée à construire de son propre mouvement, avec la subvention ordinaire accordée par l'Etat. Afin de montrer que la Compagnie de chemin de fer n'a pas été saisie à l'improviste de cette affaire et que le gouvernement était parfaitement au courant de la situation, M. Hays ajoute :

Voilà dix-huit mois que la compagnie a entamé des négociations au sujet de ce projet.

Il ajoute que le grain est transporté des ports du lac Supérieur vers ceux de la baie Georgienne, comme Midland, où se trouve l'élévateur de la Compagnie du Grand Tronc, et que l'année dernière elle y a emmagasiné près de 25,000,000 de boisseaux de grain. Comment le transport de ce grain s'est-il effectué ? Ce n'est pas par voie ferrée sur la rive nord du lac Supérieur, mais par voie navigable. C'est ainsi que la compagnie veut se faire délivrer ce grain sur le bord du lac Supérieur où se trouve Port-Arthur, pour être transporté par voie fluviale, puis délivré à son chemin de fer dans la province d'Ontario. Voilà l'objectif visé dans ce projet. M. Hays revient encore à la charge et ajoute :

La Compagnie du Grand Tronc ne sera pas tenue, en vertu de ses garanties, à verser un seul centin pendant huit ans à dater du commencement des travaux de premier établissement ; le coût des travaux de la ligne au cours de la construction étant ajouté au capital et porté au compte du capital, tandis que l'émission des valeurs que le Compagnie du Grand Tronc garantira ne s'effectuera qu'au bout de huit ans ; puis, après ce laps de huit ans, il reste sept ans pour la section des montagnes, section au sujet de laquelle il semble régner quelque doute. Il ne saurait s'élever l'ombre même d'un doute sur les profits à réaliser à même la section des prairies ; mais quant à la section des montagnes, il s'écoulera une période de sept ans, sans que le gouvernement puisse exercer aucun recours contre la compagnie ; seulement au bout d'une période subséquente de trois ans, celle-ci sera tenue de faire des remboursements à même ses recettes, de sorte qu'il s'écoulera dix-huit ans avant que la section des montagnes puisse devenir une charge pour la compagnie.

Eh bien, M. l'Orateur, 18 ans, voilà un délai assez considérable pour la construction d'un chemin de fer, à titre gratuit. Admettons, pour les besoins de la discussion, que le gouvernement construise ce chemin de fer, comme il se le propose, de Winnipeg en gagnant l'est jusqu'à Québec et Moncton. Je vais emprunter les chiffres consignés par le président de la Compagnie du Grand Tronc dans le rapport qu'il a soumis à ses actionnaires, chiffres qui sont les moins élevés que j'aie encore vus. Il porte à $76,000,000 le coût de la section de Winnipeg à Moncton ; à $20,000,000 celui de la section de Winnipeg aux montagnes, et à $25,000,000 celui des montagnes au Pacifique. Le ministre des Finances n'en saurait disconvenir, ces chiffres sont de beaucoup inférieurs à l'obligation réelle que contracte le pays. D'après la convention actuelle intervenue avec la Compagnie du Grand Tronc et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, l'intérêt annuel à servir sur $76,000,000 à 3 pour 100—et c'est là, à mon avis, un taux fort modéré—sera de $4,245,000. Voilà ce que le gouvernement devra verser, si l'entreprise aboutit à l'insuccès. Si elle est couronnée de succès, la Compagnie du Grand Tronc devra payer annuellement £118,700 soit $557,000. Si l'entreprise réussit, le gouvernement devra payer $3,658,000 pour les charges d'intérêt. Si l'émission des obligations se fait à 4 pour 100, la totalité sera de $4,840,000, somme qui se repartira comme voici : $577,000 payables par la Compagnie du Grand Tronc et $4,263,000 par le Canada. Si l'entreprise est couronnée de succès, la Compagnie du Grand Tronc Pacifique, en retour d'un risque de $577,000, recueillera tout les profits d'une entreprise pour laquelle le Canada engage sa responsabilité jusqu'à concurrence de $4,200,000 annuellement. C'est un contrat de société tout à fait léonin. Le Canada est tenu de payer tous les frais sans jamais toucher un seul dollar de profit. Etudions un autre aspect de la question. Le gouvernement s'engage, sous l'empire de la convention en question, à construire la section du réseau de Winnipeg à Québec et à Moncton, et l'estimation la moins élevée du coût de construction est de $76,000,000. A quoi s'engage la Compagnie du Grand Tronc ? Tout simplement à 3 pour 100 d'intérêt sur cette somme, abstraction faite de ce que le gouvernement peut payer d'intérêt. Supposons que le gouvernement soit obligé de faire un emprunt à 3½ pour 100, et c'est là un taux d'intérêt fort modéré, au point de vue des affaires, lorsqu'il s'agit d'une entreprise à exécuter dans une période de cinq ans et advenant que la Compagnie du Grand Tronc paye trois pour cent d'intérêt, au bout de 50 ans l'écart entre les 3 pour 100 que touche le gouvernement et les trois et demi pour cent que verse la Compagnie du Grand Tronc atteindra le chiffre de $9,324,000. On aurait beau se livrer à des calculs fantaisistes, on ne saurait sortir de là. Voilà donc l'écart réel entre le taux d'intérêt que verse la Compagnie du Grand Tronc sur le capital de $76,000,000—et à mon avis, cette dépense atteindra le chiffre de $150,000,000—et le taux d'intérêt que le gouvernement sera obligé de verser pour cet emprunt. Si le gouvernement s'adressait aujourd'hui au marché financier pour effectuer cet emprunt, il lui serait impossible d'obtenir de capitaux pour moins de 4 pour 100. En supposant

que le gouvernement dût payer 4 pour 100 d'intérêt sur cet emprunt, l'écart entre l'intérêt de 4 pour 100 que verserait le gouvernement et celui de 3 pour 100 que payerait la Compagnie du Grand Tronc s'élèverait, au bout de cinquante ans, à $118,648,000. Et cependant, M. l'Orateur, cette enceinte parlementaire retentit encore des paroles du premier ministre affirmant que la totalité de la somme que le pays s'engage à dépenser se résume à $13,000,000, la moitié de l'excédent des recettes d'un seul exercice financier.

Pour la section des montagnes, l'émission des obligations atteindra le chiffre de $50,000 le mille, d'après l'estimation du coût total que la Compagnie du Grand Tronc porte à $27,000,000. Pour réaliser ces $25,000,000, des obligations à 3 pour 100 nécessiteraient une émission de $30,000,000 au moins. La quote-part du gouvernement serait de $22,500,000. La Compagnie du Grand Tronc n'aura pas d'intérêt à servir sur cette somme pendant trois ans de plus, si elle ne gagne pas d'intérêt—je cite les paroles mêmes du président du Grand Tronc—et comme il lui est accordé 8 ans pour terminer ses travaux, il s'ensuit que, pendant 18 ans, elle n'aura pas à payer d'intérêt. Admettons pour les besoins de la discussion, que le délai moyen pour la construction du chemin de fer soit, non pas de huit ans, mais de quatre ans, et ainsi nous limiterions à quatorze ans la moyenne du délai pour la dépense de $22,000,000. Sur cette dépense le gouvernement paye l'intérêt, tandis que la Compagnie du Grand Tronc ne paye rien, et cela représente une somme de $16,672,500. Et cependant au dire du premier ministre, cette grande entreprise ne coûtera au pays que la moitié de l'excédent des recettes d'un exercice financier, soit $13,000,000.

Laissez-moi vous dire pourquoi, à mon avis, la Compagnie du Grand Tronc, au point de vue des affaires, n'a nullement l'intention d'exploiter le chemin de fer à l'est de North-Bay. A l'instar de toutes les autres compagnies de chemins de fer, la Compagnie du Grand Tronc est intéressée à obtenir ses transports en été, de Winnipeg à Port-Arthur ou à Duluth. De Winnipeg à Port-Arthur, le parcours actuel du chemin de fer Canadien du Pacifique est de 426 milles, et celui du chemin de fer Canadien du Nord est de 438 milles. Duluth est un port qui ne le cède en rien à Port-Arthur pour l'expédition du blé, car rien n'empêche les vaisseaux canadiens de transporter les céréales de Duluth à Sarnia ou à Midland ou à Collingwood, et les transports peuvent s'effectuer tout aussi économiquement de Duluth que de Port-Arthur. De Winnipeg à Duluth, par voie du chemin de fer du Grand Nord—la Compagnie du Grand Tronc est aujourd'hui l'alliée de ces compagnies et elle est intéressée avec elles dans l'exploitation de tous les transports de l'ouest—la distance est de 431 milles, soit 5 milles de plus que par voie du chemin de fer Canadien du Pacifique à Fort William, mais 7 milles de moins que par voie du chemin de fer Canadien du Nord à Fort-William. Si la Compagnie du Grand Tronc construit son propre chemin de fer de Winnipeg à Duluth pour se raccorder avec le chemin de fer Pacifique du Nord, elle n'aura que 68 milles à construire—de Winnipeg à Pembina la distance est de 68 milles ; de Pembina à la Jonction de Winnipeg, la distance est de 189 milles ; de la jonction de Winnipeg à Staples, il y a 82 milles ; de Staples à Duluth, 148 milles, ou par voie du chemin de fer Pacifique du Nord, la Compagnie du Grand Tronc construisant une partie de la ligne, la distance est de 487 milles. De Winnipeg à Duluth, sur la ligne dont on fait actuellement le tracé—et c'est probablement la Compagnie du Grand Tronc qui est en train de la construire—la distance est de 370 milles, ou 380 milles, selon la divergence que pourra occasionner la conformation du pays. Si la Compagnie du Grand Tronc construit une ligne de Winnipeg à Duluth—et si elle ne le fait pas, quelque autre compagnie construira ce chemin de fer, car ce sera une entreprise commerciale lucrative, sans qu'il faille subventionner l'entreprise—la compagnie en question étant propriétaire de la ligne de Winnipeg en gagnant l'ouest, expédiera ses marchandises de Winnipeg à Duluth sur un parcours de 380 milles au plus, tandis que par la voie du chemin de fer Canadien du Pacifique, la distance à Fort-William est de 426 milles, et par la voie du chemin de fer Canadien du Nord, elle est de 436 milles jusqu'à Port-Arthur. La différence en faveur de la ligne du Grand Tronc sera de 46 milles dans un cas et de 58 milles dans l'autre. C'est en été que se réalisent les bénéfices provenant du transport des grains venant du Nord-Ouest, se rattachant à l'exploitation des bateaux ; et en hiver, tous ces profits sont perdus. Sous l'empire de la convention à l'étude, la Compagnie du Grand Tronc n'est nullement tenue de construire un seul mille de chemin de fer à l'est de Winnipeg. Elle trouvera plus lucratif, sans doute, d'utiliser en hiver la ligne se raccordant avec North-Bay, tandis que, en été, elle effectuera ses transports par voie de Duluth ; et elle expédiera ses marchandises sur sa propre ligne, de Midland à Portland.

Le transport de chaque boisseau de grain que le Grand Tronc recueillera sous l'empire de cette convention, s'effectuera par voie de Duluth et de Portland. Il n'y a absolument rien dans cette convention qui empêche la compagnie d'expédier ses grains à Portland, ou qui la frappe d'une peine quelconque, le cas échéant.

Je me suis laissé entraîner bien au delà des limites que je m'étais tracées au début, et, cependant, je suis loin d'avoir épuisé la question; cependant, avant de reprendre mon fauteuil, je désirerais citer quelques extraits empruntés aux écrits d'un journaliste qui professe à l'endroit du premier ministre une admiration presque sans bornes. Il s'agit de M. Willison, le rédacteur du "News" de

Toronto. Il a préconisé de toutes ses forces, à temps et à contre-temps, le principe du projet en discussion, et cependant, force lui est bien aujourd'hui de stigmatiser dans les termes les plus énergiques les détails de cette mesure. Ecoutez-le :

Le parlement devrait tenir à ce que le contrat subisse au moins deux modifications. Il faudrait désigner un prix minimum pour les actions ordinaires. Le taux auquel la première émission d'obligations sera placée sur le marché de vrait être soumis, dans une certaine mesure, à la réglementation du gouvernement. Il est intolérable qu'une compagnie de chemin de fer ou un groupe quelconque de capitalistes soit autorisé à déterminer l'étendue de la responsabilité publique relativemet à une entreprise d'intérêt privé à laquelle le gouvernement prête son appui. Il est intolérable que le gouvernement transfère à des intéressés du dehors un fidéicommis que la prudence commande de ne confier qu'au cabinet et au parlement. Il est intolérable que de simples capitalistes soient en mesure de forcer les ministres à renoncer à leurs propres droits et à leurs devoirs, au mépris de l'autorité suprême du parlement, et il est encore plus intolérable que les ministres se résignent à accepter avec complaisance la situation humiliante qui leur est faite, qu'il ressort d'une soigneuse étude des faits, relativement à la convention modifiée du Grand-Tronc-Pacifique.

Ces lignes sont tracées par le rédacteur du "News" de Toronto, M. Willison, l'admirateur par excellence du premier ministre, au Canada.

M. CLARKE : A quelle date cet article a-t-il été écrit ?

M. OSLER : Le 31 mars. M. Willison ajoute :

Il fut organisé un syndicat assez puissant pour se charger de l'émission des obligations du Grand-Tronc-Pacifique.

Il n'y a pas de risque possible des pertes à appréhender en dernière analyse. La garantie, c'est tout le Canada, pour les trois quarts du montant ; c'est tout le Grand Tronc pour un quart de la somme,—plus le réseau lui-même. On pourra fixer le prix des obligations, à la concurrence des financiers intéressés. Voilà, certes, des perspectives assez attrayantes, en outre, la Compagnie du Grand Tronc détiendra $12,000,000 valant d'actions ordinaires. Il n'est pas stipulé de prix. Elle pourra utiliser ces actions afin d'engager les hommes de la finance à placer leurs capitaux, d'une façon déjà avantageuse, dans une entreprise absolument sûre.

Le projet est d'une simplicité et d'une largeur remarquables. Les seuls intéressés qui ne participent pas pleinement aux avantages de ce chef-d'œuvre de finance en matière de chemins de fer, c'est le peuple canadien lui-même. Il est hautement intéressé dans cette entreprise et il est au pouvoir des financiers qui y ont la haute-main, de rendre les charges annuelles fixes beaucoup plus onéreuses qu'elles ne devraient être. A des charges fixes onéreuses correspondent fatalement des prix de transport élevés. Ces charges, c'est le peuple canadien qui devra, à perpétuité, y faire face.

Cet ardent admirateur du premier ministre ajoute :

La convention supplémentaire du Grand-Tronc-Pacifique est hérissée de stipulations, en apparence des plus anodines, toutes au bénéfice du Grand-Tronc-Pacifique. Le onzième article nous offre un excellent exemple de la façon discrète mais efficace dont on sauvegarde les intérêts de la compagnie. Il s'agit des embranchements dans cet article. Au cours des cinquante années du bail de la compagnie, il pourra se construire nombre d'embranchements pour atteindre des centres industriels près de la ligne-mère. La question de savoir à qui appartiennent ces embranchements se règlera si le gouvernement prend à sa charge la ligne-mère.

Notez bien les conditions de cet arrangement. Le gouvernement devra "prendre à sa charge tel ou tels embranchements que la compagnie jugera bon de ne pas garder." La compagnie a pleine liberté dans son choix. Cela veut tout simplement dire que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pourra exiger que le gouvernement prenne à sa charge toutes les lignes de mauvais rapport, tandis que la compagnie gardera les lignes lucratives. Certes, voilà un arrangement qui devra sourire au Grand-Tronc-Pacifique. La compagnie aura le bail de la ligne-mère pendant un demi-siècle. A l'expiration de cette période de temps, elle aura droit de parcours sur la ligne pendant un autre demi-siècle ; elle sera en mesure de forcer le gouvernement à la débarrasser de toutes lignes dont elle aura constaté le caractère peu lucratif, tandis qu'elle gardera toutes ses lignes tributaires rémunératrices.

Le fait que la compagnie aura droit de parcours sur la ligne pendant cinquante ans pourrait être une source de graves embarras pour le gouvernement au pouvoir en 1960 ou vers cette époque, lorsque se dressera devant lui la question de savoir s'il doit prendre le réseau à sa charge. La perspective du fardeau imposé au gouvernement par ces lignes sans valeur, privé qu'il serait des embranchements payant des dividendes, voilà qui donnerait un surcroit de force aux arguments de ceux qui demanderaient que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique gardât la ligne-mère. Virtuellement, la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique sera propriétaire de la division de l'est. La conséquence de ces dispositions soigneusement élaborées, ce n'est pas de retrancher d'un demi-siècle l'ère des chemins de fer de l'Etat, mais c'est de donner le coup de grâce à ce système.

On veut consacrer d'énormes sommes d'argent à la construction de cette ligne. Les résultats sont des plus problématiques. On ne saurait alléguer à l'appui de cette convention dans sa teneur actuelle un seul argument probant qui puisse convaincre un seul homme d'affaires.

La Chambre ne possède aucun renseignement prouvant qu'il doit découler quelque résultat tangible de cette énorme dépense qu'on impose au pays. Quel objectif le gouvernement vise-t-il ? L'autre jour, le député de Wentworth (M. E. D. Smith) nous a cité des données statistiques qui m'ont vivement frappé. Ce sont les chiffres les plus intéressants qu'on ait présentés à la Chambre, non seulement au cours de cette session-ci, mais depuis nombre d'années. Il nous a clairement démontré que sur l'expédition des quatre articles de production canadienne par la

voie du Saint-Laurent—qu'on le remarque bien, il s'agit de la quantité transportée, et non pas celle qui pourrait être expédiée—les prix du transport ont dépassé de $800,000 ceux que ces articles auraient acquitté, s'ils eussent été expédiés par voie de Boston ou de New-York. Et cependant, le gouvernement a créé une commission chargée d'étudier la question des transports. Jusqu'ici, si je ne me trompe, cette commission s'est bornée à faire enquête sur le nombre de barges qui peuvent naviguer sur le canal de la Tay, ou sur la rectification du cours de la rivière Don, de façon à faciliter le fonctionnement du système d'égouts de la ville de Toronto. Voilà à quoi se sont bornés les travaux de cette commission jusqu'ici. Cependant, l'année dernière, nos cultivateurs ont subi une perte de $800,000 sur quatre articles d'exportation et le gouvernement ne s'est nullement préoccupé de remédier à ce déplorable état de choses ; il n'a ni fait de démarches ni tenté d'efforts pour que les expéditeurs de produits canadiens par nos routes canadiennes bénéficient des prix de transport aussi économiques que ceux exigés pour les transports par la voie des ports étrangers. Le gouvernement, d'autre part, veut gaspiller $150,000,000 des deniers publics, afin de mettre une compagnie de chemin de fer en mesure d'augmenter le volume des transports de nos produits domestiques, non pas par la voie de nos propres ports, mais par voie d'un port étranger, celui de Portland.

M. F. B. WADE : Je propose l'ajournement du débat.

On adopte la motion et le débat est ajourné.

Sur motion de sir Wilfrid Laurier, la séance est levée à dix heures et quarante-cinq minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, le 7 avril 1904.

M. l'ORATEUR ouvre la séance à 3 heures.

ETIQUETTES DES UNIONS OUVRIERES.

M. RALPH SMITH (Vancouver) : J'ai l'honneur de déposer le bill (n° 35) concernant les étiquettes des unions ouvrèires.

Quelques VOIX : Donnez des explications.

M. SMITH : Le but de ce projet de loi est de pourvoir à l'enregistrement officiel des étiquettes ouvrières. A l'heure qu'il est certaines unions ouvrières de ce pays à la suite d'une entente avec leurs membres, adoptent une étiquette qui est apposée sur les articles fabriqués par les membres de ces unions et on a constaté que ces étiquettes étaient quelquefois contrefaites ou imitées. Ce bill demande l'enregistrement de ces étiquettes, comme une protection contre les imitations ou contrefaçons.

La motion est adoptée et le bill voté en première délibération.

MALLES DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. LEFURGEY :

1. Combien de fois les malles de l'Ile du Prince-Edouard ont-elles été transportées par chemin de fer entre Sackville et le Cap-Tourmente, au cours de l'hiver de 1904, et quelles sont les dates pour chaque expédition ?
2. Quel montant a été payé pour chaque voyage ?
3. Quel était le prix de transport des malles par l'Intercolonial en 1903, et le prix actuel est-il le même ?
4. Quel est le tarif actuel pour les trains spéciaux qui transportent les malles sur la ligne de l'Intercolonial, et ce tarif était-il le même en 1903 ?
5. Combien de voyages ont été faits par les voitures qui ont transporté les malles entre Sackville et le Cap-Tourmente, quelles sont les dates des divers voyages et quel prix a été payé pour chaque voyage pendant l'hiver de 1904 ?
6. Quels sont les noms des personnes qui ont transporté les malles en voiture ?
7. Des soumissions ont-elles été demandées pour le dit service ?

L'honorable sir Wm. MULOCK (directeur général des Postes) :

1. Vingt-huit fois, aux dates suivantes : décembre, 18, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 26 et 28 ; janvier, 21, 22, 23, 26, 28, 29 et 30 ; février, 1, 3, 4, 5, 6, 9, 24, 26 et 27 ; et mars 2 et 3.
2. Rien n'a été payé encore.
3. $130 par mille, par année ; il n'y a pas eu de changement.
4. Rien n'est payé pour des trains spéciaux qui transportent les malles sur la ligne de l'Intercolonial en dehors de ce que nous payons, par mille, pour le service postal.
5. La malle a été transportée les 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 20, 22 et 23 février. Rien n'a été payé encore.
6. M. B. C. Rayworth.
7. Non ; nous n'avons pas eu le temps de demander des soumissions ; les trains du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard étaient enneigés, et il fallait pourvoir immédiatement au transport de la malle, en voiture.

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS.

M. CASGRAIN :

1. Le conseil a-t-il rendu quelque décret en vertu de l'Acte 3 Edouard VIII, chap. 53, transférant l'administration, la charge et la direction de tous travaux publics, ou de quelque pouvoir, devoir ou fonction se rapportant à tous travaux ou classes de travaux assignés ou attribués par statut au ministre des Travaux publics ou à quelque autre ministre ou département ?
2. Dans l'affirmative, quels travaux ou classes de travaux, ou quelle administration, ou charge direction de travaux publics quelconques ont

été ainsi transférée, et à quel ministre ou département ?

3. Quelle est la date dudit décret du conseil ?

4. Le gouvernement se propose-t-il de déposer sur le bureau de la Chambre copie dudit décret du conseil, et, dans l'affirmative, quand ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Le décret en question a été passé. Je n'en connais pas la date exacte, dans le moment, mais il sera déposé sur le bureau de la Chambre.

PRESENTATION DE RAPPORT.

Rapport du ministère du Revenu de l'intérieur, 3ème partie.—L'honorable L. P. Brodeur (ministre du Revenu de l'intérieur).

M. T. C. CASGRAIN (Montmorency) : Il y a quelque temps, la Chambre a ordonné la production des comptes de M. P. V. Savard. Je demande au ministre la Marine et des Pêcheries de se conformer le plus tôt possible à ce désir de la Chambre.

L'honorable M. R. PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Je prendrai des informations et verrai à ce que le rapport soit produit le plus tôt possible.

M. R. L. BORDEN : Il y a deux semaines, j'ai demandé deux rapports : la correspondance concernant une cale-sèche à Vancouver, et les contrats relatifs au service postal sur l'Atlantique depuis trois ou quatre ans. La préparation de ces rapports ne doit pas exiger beaucoup de travail, et j'espère qu'on ne tardera pas trop à les produire.

Très honorable sir WILFRID LAURIER : J'y verrai.

LE GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La Chambre reprend la discussion de la motion de sir Wilfrid Laurier,—" Que M. l'Orateur quitte maintenant le fauteuil pour que la Chambre se forme en comité général sur certaine résolution concernant la ratification du contrat entre Sa Majesté le roi et la Compagnie dite " The Grand Trunk Pacific Railway Company " en date du 8 mars 1904." et de l'amendment de M. Borden (Halifax).

M. WADE (Annapolis) : M. l'Orateur, le contrat passé entre le gouvernement du Canada et le Grand-Tronc-Pacifique a été discuté si à fond à la dernière session, que j'aurais supposé que le débat provoqué par la résolution qui nous est soumise serait limité aux parties du contrat visées par cette résolution. Cependant, les honorables députés de la gauche ont jugé à propos de rouvrir toute la question, et ce n'est certainement pas nous qui leur reprocherons d'avoir adopté cette tactique. L'an dernier, la discussion prolongée que nous avons eue, n'a eu d'autre résultat que d'affermir la position du gouvernement de jour en jour, et cette discussion, qui s'est continuée dans le pays depuis la prorogation, a eu pour effet de faire mieux apprécier le projet et de le rendre plus populaire parmi le peuple.

Je considère donc que le gouvernement ne peut que gagner à toute autre discussion sur ce projet et c'est pourquoi nous devons féliciter l'opposition d'avoir repris la discussion de toute la question.

Tous les orateurs de la gauche, tant à la session précédente qu'à cette session, ont prétendu—avec raison, je crois—que l'intention première du Grand Tronc était de construire un chemin de fer depuis North-Bay jusqu'aux terres à blé de l'ouest. Ils allèguent aussi que c'est le gouvernement qui a imposé la section est à la compagnie.

Je crois que cette prétention est justifiée et j'ajoute qu'en agissant ainsi le gouvernement a simplement fait son devoir, non seulement envers la province de Québec et les provinces maritimes, mais envers tout le pays. Il a droit à tous les éloges pour l'attitude qu'il a prise sur cette question, car j'espère pouvoir démontrer, par les aveux mêmes des honorables députés de la gauche, que si on avait permis au Grand Tronc de suivre sa première idée et de construire une ligne entre les Territoires du Nord-Ouest et North-Bay, et de la relier à son réseau du sud, tout le trafic de l'ouest amené à North-Bay aurait été dirigé vers les ports américains, par des voies américaines. Le gouvernement avait donc le devoir impérieux de s'opposer à ce projet et il ne l'a pas toléré un seul instant. Le Grand Tronc a alors décidé de prolonger sa ligne jusqu'au port de Québec. Jusque là, c'était parfait; mais ce n'était pas suffisant et il se produisit un sentiment très prononcé en faveur de la prolongation du chemin jusqu'à un port des provinces maritimes. Je crois que les représentants des provinces maritimes ont contribué pour leur bonne part, à cette orientation de la politique du gouvernement, et ils méritent d'en être félicités. Il est temps de faire reconnaître hautement que les provinces maritimes sont une partie importante de la confédération canadienne. Nous y avons été amenés et nous entendons y rester. Nous avons nos aspirations, de même que les autres parties du Canada. Nous espérons grandir et prospérer; nous voulons marcher dans la voie du progrès à l'égal des autres provinces, et nul projet affectant les intérêts nationaux n'a chance de réussir devant ce parlement, s'il n'y est pas tenu compte des droits et des intérêts des provinces maritimes.

Ce n'est pas une menace que je fais; je ne sais même pas si nous pourrions mettre cette menace à exécution. Ce que je veux dire, c'est que notre influence, unie à l'esprit de justice qui anime les membres de cette Chambre nous assurera toujours notre juste part. J'avoue que les représentants des provinces maritimes ont insisté pour que cette nouvelle voie ferrée fut prolongée jusqu'à un port de l'Atlantique. S'il se fut agi uniquement d'un chemin de fer destiné à transporter les produits de l'ouest à Québec, en été, le second projet du Grand Tronc aurait

pu souffrir, mais il s'agissait de bien autre chose. Nous voulions d'une grande voie transcontinentale traversant le Canada dans toute sa largeur et atteignant l'Europe, à travers l'Atlantique et l'extrême-orient, à travers le Pacifique. Si c'est là l'idée qui a présidé à la conception de ce projet, comment pourrions-nous le réclamer avec un chemin de fer qui s'arrêterait à Québec ou à North-Bay ? Pour lui donner sa pleine exécution, il faut nécessairement le prolonger jusqu'à un des magnifiques ports de mer que nous avons dans les provinces maritimes.

Se rend-on bien compte de l'importance pour le Canada de la possession de ces incomparables ports du littoral de l'Atlantique? Sait-on quelles sommes fabuleuses ont été dépensées par d'autres pays, pour se créer des ports artificiels, comme par la nature ? La première fois que les représentants des provinces maritimes ont formulé leur demande pour la prolongation du chemin jusqu'aux provinces maritimes, nous avons reçu, je le reconnais avec plaisir, la généreuse assistance de beaucoup d'honorables députés de la gauche, mais depuis, ils sont revenus sur leurs pas, et nous ont combattus par tous les moyens en leur pouvoir.

Je soupçonne qu'en nous prêtant leur concours ils espéraient que si le gouvernement obligeait le Grand Tronc à avoir son terminus dans les provinces maritimes, cela tuerait tout le projet. Nous étions en droit de compter sur l'aide et le concours des députés des provinces maritimes qui siègent sur les bancs de l'opposition et leur défection a été pour nous un désappointement. Nous étions surtout en droit de compter sur l'active coopération de l'honorable chef de l'opposition qui représente la ville d'Halifax, plus intéressée que toute autre ville au Canada, dans l'établissement de ce chemin.

L'autre jour il a déclaré à la Chambre qu'il irait dans le Nouveau-Brunswick et que s'il lui était démontré, à la suite d'explorations et d'études, qu'il est possible d'y construire un chemin de fer capable d'attirer le trafic de ce côté, il ne s'opposerait pas à sa construction. Cela n'est pas suffisant, M. l'Orateur. Nous avons droit aux mêmes égards que les autres parties de la confédération, et je suis heureux de profiter de cette occasion pour dire à la députation ministérielle, tant de la Colombie Anglaise que de l'Ouest, que d'Ontario et de Québec, qu'elle a été unanime à appuyer cette revendication de nos droits.

Quand ce contrat fut soumis à la Chambre durant la dernière session, il était facile de voir le désappointement écrit sur la figure des honorables députés de la gauche. Ce désappointement provenait de ce que le contrat était tellement plus favorable au pays qu'ils s'y attendaient, qu'ils n'en pouvaient croire leurs oreilles.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. WADE : Je ne voudrais pas chagriner mes honorables amis de la gauche, mais je ne puis guère m'en empêcher. D'entendre la vérité cela leur cause toujours des émotions qu'ils sont incapables de cacher. Ils laissent trop voir les sentiments qui les animent. Quand ils se sentent découragés, leur abattement les trahit ; si un peu de joie descend dans leur cœur, elle se reflète dans leurs regards, elle se devine à leurs moindres gestes.

Ils ont donc paru fort désappointés quand le contrat a été soumis à la Chambre, car ils dépassait de beaucoup tout ce qu'ils avaient imaginé ; ils ne trouvaient rien à lui reprocher ; ils ne trouvaient pas une faute à lui signaler.

Quoi qu'il en soit la discussion s'engagea, interminable, et quand le contrat fut finalement ratifié, le parlement fut prorogé. Nous avons alors attendu pendant quelque temps le dépôt de $5,000,000, et je ne cache pas que cette attente était quelque peu énervante. Plus le retard se prolongeait, plus nos adversaires se réjouissent et ils en vinrent bientôt à dire : " Votre grand projet est à l'eau; vous n'en entendrez plus parler." Ils se livrèrent à ce jeu pendant quelque temps, mais quand la nouvelle nous arriva d'Angleterre que les $5,000,000 avaient été déposés, le désespoir s'empara d'eux de plus bel, et depuis, leurs lèvres n'ont plus connu le sourire. Ils ont bien essayé à nous donner le change, à une ou deux reprises, mais sans succès. Ils avaient toujours espéré que le dépôt de $5,000,000 ne serait jamais fait ; c'était leur dernière chance de salut. Malheureusemnt pour eux, il a été fait et nous avons maintenant la preuve de la bonne foi de ceux qui se chargent de l'entreprise.

A la fin de la dernière session, la situation était celle-ci : les promoteurs s'engageaient par leur contrat à obtenir deux choses du Grand-Tronc-Pacifique. La première était que le Grand Tronc achèterait et garderait pendant toute la durée du bail, pour $25,000,000 d'actions ordinaires, la somme totale des actions ordinaires que le Grand-Tronc-Pacifique était autorisé par sa charte à émettre. La seconde était que le Grand Tronc garantirait une somme d'obligations suffisante pour permettre de prélever les capitaux nécessaires à la construction de la section des montagnes et celle des prairies, en plus des obligations garanties par le gouvernement. Les promoteurs s'étaient engagés à cela, mais quand les directeurs soumirent ces propositions aux actionnaires, ces derniers refusèrent de les accepter. A la réunion des actionnaires, quelques-unes des obligations du contrat furent trouvées trop onéreuses et furent rejetées. Voyant cela, les promoteurs retournèrent auprès du gouvernement et lui demandèrent de modifier le contrat. Le gouvernement avait à choisir entre renoncer entièrement au projet, ou accorder les concessions demandées, et il se décida pour cette dernière alternative.

Quant à ce qui concerne ces concessions, je n'hésite pas à dire qu'elles ne coûteront

pas un sou de plus au pays. Elles donneront plus de facilités à la compagnie, elles lui permttront de trouver des capitaux, mais elles ne forceront pas les contribubales de ce pays à verser un seul dollar de plus, ainsi que je me propose de le démontrer.

Examinons ce contrat supplémentaire, pour voir ce que l'on demande au gouvernement. Par l'article 1, on demande jusqu'au 1er décembre 1911, pour terminer le chemin. En d'autres termes, nous accordons sept années complètes à la compagnie pour construire cette ligne. Quand il a été question de cette entreprise, au printemps de 1903, si le coutrat avait été ratifié immédiatement, la compagnie aurait eu à sa disposition toute la dernière saison, mais il n'a été ratifié que le 28 octobre, et l'année s'est trouvée complètement perdue. De plus, j'ai entendu des hommes de chemin de fer déclarer qu'il n'était guère possible de construire ce chemin en moins de sept ans. Je ne vois donc aucune objection à accorder ce délai supplémentaire, et j'ai été surpris de voir l'honorable chef de l'opposition combattre cette demande.

La seconde proposition qui est bien simple, a été quelque peu défigurée, mais pas de propos délibéré, je crois. Elle se résume à ceci : Si le gouvernement n'a pas terminé la section est, quand la compagnie aura terminé la section ouest, le gouvernement ne gardera pas en sa possession le dépôt de $5,000,000 ; comme, dans ce cas, ce serait le gouvernement qui serait en faute, je prétends que cette demande est légitime. Cependant, à cette date, la compagnie devra avoir sur le chemin pour au moins $15,000,000 de matériel roulant, dont $5,000,000 affectés à la section est. Quand cette dernière sera terminée, la compagnie devra fournir encore $5,000,000 de matériel roulant, pour se conformer à la clause 22 du contrat. Que voit-on dans tout cela qui ne soit parfaitement légitime ? Ce dépôt de $5,000,000 est exigé comme une garantie que la compagnie remplira son contrat. Mais quand elle l'aura rempli, si c'est le gouvernement qui est en faute, en vertu de quoi retiendrait-il ce dépôt, au lieu de le rendre à la compagnie ?

L'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart), et aussi, je crois, l'honorable chef de l'opposition (M. Borden) ont cru voir dans cet article et un autre dont je parlerai dans un instant, un complot ourdi dans l'ombre pour libérer le gouvernement de l'obligation de construire la section est ; et s'autorisant de cette supposition l'honorable député de Lanark-sud et l'honorable député de Toronto (M. Osler) ont affirmé aussi catégoriquement que possible que la section est ne sera jamais construite. Ces affirmations, M l'Orateur, nous font voir que ces honorables députés de la gauche espèrent et désirent ardemment que cette section est ne soit jamais construite. Elles nous donnent la preuve que si, pour une raison ou une autre, nos adversaires revenaient au pouvoir, ils renonceraient certainement à construire la section est. Dans ce cas, M. l'Orateur, le devoir impérieux de tous les représentants du Canada, mais surtout des représentants de Québec et des provinces maritimes, n'est-il pas d'empêcher le retour des honorables députés de la gauche, à la tête des affaires de ce pays ? Le devoir des contribuables canadiens n'est-il pas de maintenir au pouvoir ceux qui nous gouvernent en ce moment et qui possèdent toute notre confiance ?

L'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) n'avait pas besoin de nous dire l'autre jour que le gouvernement remplira honnêtement toutes les obligations de ce contrat. Cette déclaration n'était pas nécessaire, mais je l'ai cependant entendue avec plaisir; elle pourra servir à rassurer les timorés et les hésitants. Le gouvernement et l'opposition peuvent être certains, cependant, qu'il n'y en a pas de ce côté de la Chambre. Notre attitude est bien tranchée et ne laisse pas de prise au doute. Nous marchons comme un seul homme à la suite de notre chef, et nous lui donnerons notre concours pour mener cette entreprise à bonne fin. Il plut être certain que nous ne permettrons pas aux honorables députés de la gauche de mettre des obstacles à l'exécution de ce contrat.

L'article 3 dont je ne dirai que quelques mots, a trait à l'exploitation des portions de la section est qui pourront, de temps à autre, se trouver parachevées. C'est une sage précaution. Supposons que le gouvernement aurait terminé cette partie du chemin entre Winnipeg et North-Bay; quelles raisons y aurait-il, dans l'intérêt de l'ouest, à ne pas exploiter cette partie du chemin tant que la section des montagnes et celle de l'est ne seraient pas parachevées ? Si les représentants des provinces maritimes prenaient une autre attitude sur cette question, les représentants de l'ouest ne manqueraient pas de nous blâmer sévèrement. Mais cela n'est pas à craindre. Nous ne sommes pas des accapareurs. Nous voulons que l'ouest ait un débouché le plus tôt possible, et qu'il retire immédiatement les bénéfices de cette entreprise. Nous appuierons les revendications de l'ouest sur ce point et nous espérons qu'il appuiera les nôtres sur un autre. C'est tout ce que contient cet article 3.

L'article suivant (4) modifie l'article 28 du contrat. La seul différence entre les deux articles c'est que d'après le premier contrat le gouvernement garantissait des obligations pour les trois quarts du coût de construction, jusqu'à concurrence de $13,000 par mille dans la section des prairies et $30,000 par mille dans la section des montagnes, et d'après le second, cette restriction de $30,000 est abolie, pour la section des montagnes. Si la construction du chemin dans les montagnes coûte plus de $40,000 par mille, le gouvernement devra garantir plus de $30,000. Je considère qu'il n'est que raisonnable que le gouvernement garantisse des obligations jusqu'à concurrence des trois quarts du coût

de construction, et je ne vois pas pourquoi cette limite avait d'abord été imposée.

La clause suivante, article 5, autorise le gouvernement à augmenter le chiffre de sa garantie, de manière à compenser l'incertitude du marché, à l'époque où les obligations seront mises en vente. C'est-à-dire, que si les obligations, quand elles seront mises sur le marché, ne rapportent que 90 pour cent, le gouvernement devra en garantir une quantité suffisante pour produire une somme égale aux trois quarts du coût du chemin. Voilà encore une proposition équitable.

Le changement demandé par l'article 6, n'a rien qui soit de nature a nous effrayer. Il y est dit que le gouvernement ne pourra exercer aucun droit de prise de possession ou de confiscation, à moins que la compagnie ne soit en défaut de paiement des intérêts pendant cinq ans. Cela veut simplement dire que nous accordons ce délai à la compagnie, pour lui permettre de s'organiser et de mettre ses affaires en marche. Je ne vois rien en cela d'exagéré. Il ne faut pas oublier que cette compagnie avant de pouvoir espérer faire un chiffre d'affaire raisonnable, doit non seulement construire la ligne depuis Moncton jusqu'au Pacifique, mais devra aussi construire des embranchements ci et là, installer des services de paquebots et faire beaucoup d'autres choses.

Je ne trouve pas excessif le délai que nous lui accordons pour tout mettre en marche. La prospérité du pays est si intimement liée au succès de cette entreprise qu'il ne serait pas prudent de la part du gouvernement d'imposer des conditions qui gênerait la compagnie, ou de lui refuser des avantages qui pourraient lui faciliter sa tâche. Le devoir du gouvernement est de lui accorder toutes les facilités compatibles avec l'intérêt du pays. Par ces concessions, la compagnie sera plus fermement assise, et le succès final de l'entreprise n'en sera que mieux assuré.

L'honorable député de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart) a fortement combattu l'article 7, dont l'honorable chef de l'opposition n'avait pas dit un mot. Il y est décrété que si la compagnie est en défaut, le gouvernement, au lieu de confisquer ou faire vendre le chemin devra, nonobstant toutes stipulations au contrat, en prendre possession par l'intermédiaire d'un mandataire choisi de concert par le gouvernement et la compagnie ou, au cas de désaccord, désigné par la majorité des juges de la cour Suprême du Canada. Ce mandataire gérera et mettra le chemin en service et versera 75 pour 100 des recettes nettes au gouvernement et 25 pour 100 à la compagnie.

Que voit-on de répréhensible dans cet arrangement ? Ce n'est ni plus ni moins que le séquestre anglais. Je ne connais pas et je ne crois pas qu'il existe un seul exemple d'un chemin de fer en Angleterre qui ait des pouvoirs d'hypothèquer plus étendus que ceux conférés par cet article. Les chemins de fer anglais peuvent hypothéquer les recettes, mais non le fond. Cette hypothèque sur les recettes permet la nomination d'un séquestre, et bien souvent aussi, d'un gérant pour gérer le chemin, payer les frais d'exploitation et partager l'excédent des recettes entre les porteurs d'obligations que ce séquestre avait mission de protéger.

Par conséquent, le gouvernement n'a fait ici que consentir à se mettre exactement dans la même situation que s'il se fût agi à l'origine d'une hypothèque anglaise. Il y a une grande différence entre une hypothèque américaine, qui est aussi celle en usage au Canada, et cette hypothèque anglaise, car aux Etats-Unis l'hypothèque autorise la compagnie à hypothéquer non seulement ses biens, mais en outre ses péages et franchises, et le fidéicommissaire peut faire prononcer la forclusion de l'hypothèque et faire vendre tous les biens de la compagnie, y compris ses franchises. D'habitude, l'hypothèque contient une disposition autorisant l'acheteur à continuer à exploiter le chemin si telle est sa fantaisie. Je considère cette clause comme excessivement importante pour nous, et je crois qu'il est heureux qu'on l'ait introduite dans cet amendement. Nous n'aimerions pas voir vendre aux enchères la section occidentale, et cela ne serait guère non plus dans les intérêts de ce pays. Nous ignorons qui alors serait l'acheteur, et nous ne voulons pas qu'il survienne aucune interruption dans l'exploitation du chemin. Dans le cas où la compagnie se verrait forcée de céder le pas à une autre compagnie, nos mesures ont été prises pour que la garantie et l'assurance nous soient données qu'il ne se produira aucune interruption.

L'autre clause contre laquelle ces honorables membres de la gauche élèvent des objections—et je regrette d'avoir de nouveau à différer d'avis avec eux—est celle où il est question des $25,000,000 d'actions ordinaires. Afin de nous assurer la coopération pleine et entière de la Compagnie du Grand Tronc, le gouvernement a fortement insisté l'année dernière pour qu'on forçât cette compagnie à prendre et garder ces $25,000,000 d'actions ordinaires durant tout le temps où ce bail resterait en vigueur. Je prétends, M. l'Orateur, qu'on en arrive aux mêmes fins en forçant le Grand Tronc à détenir suffisamment de ces actions, pour que cette compagnie—je cite le paragraphe même—

> Puisse continuer à garder la majeure partie desdites actions en ayant pour cela de tels titres qu'elle sera en mesure de contrôler l'exploitation du chemin de fer.

La garantie est ici la même que si on forçait la compagnie à détenir les $25,000,000 d'actions. Mais ces honorables membres de la gauche nous disent: "Ces actions vont être distribuées un peu partout, pour ainsi dire

pour rien, et il en résultera que nos populations de l'est et de l'ouest auront à payer des tarifs plus élevés pour le transport de leurs marchandises". Ma réponse à cette assertion—j'allais dire ridicule, mais je n'aime pas à employer ces sortes de mots—est que la compagnie est chargée de l'exécution des travaux. Il lui faudra, tout d'abord, se procurer les $20,000,000 de matériel roulant ,et cela n'est que le commencement. Puis il y aura des embranchements à construire, des ports à creuser, et beaucoup d'autres travaux à exécuter et nécessitant d'énormes dépenses. Où va-t-on se procurer l'argent pour tout cela ? Les seules ressources où l'on peut puiser sont ces actions privilégiées et la moyenne partie des actions ordinaires. Pourquoi donc la compagnie irait-elle sacrifier tout cela ? Le leader de l'opposition est d'avis que ces actions ont de la valeur. Alors, je demande, pourquoi irait-on sacrifier une chose qui présente de la valeur ?

Un mot, maintenant, au sujet de la prétention que les prix de transport vont être augmentés. Ces honorables messieurs de la gauche viennent nous dire que si on permet à la compagnie de majorer et de vendre ses actions, il s'ensuivra nécessairement une augmentation des tarifs de transports, car ces tarifs dépendent de la capitalisation. Je dois m'élever contre une semblable assertion, qui a déjà été discutée en cette Chambre. Je ne me rappelle pas que semblable chose se soit jamais passée. On a déjà émis, je crois, en certains Etats de la république voisine, une assertion de ce genre, mais cela n'a jamais été prouvé. Du reste, la chose est entièrement fallacieuse. Je soutiens que les tarifs de transport sont déterminés, non par le montant auquel s'élèvent les actions, mais bien plutôt par ce qu'un chemin a pu coûter, c'est-à-dire par l'argent qu'on y a réellement mis. Les tarifs de transport ne sont jamais déterminés par les actions qui ont pu être achetées, volées ou sacrifiées d'une manière quelconque. Et il est toujours facile de savoir au juste ce qu'un chemin de fer a pu coûter, et par conséquent de fixer les prix de transport en se basant sur cette connaissance.

Une autre prétention de nos adversaires est que le gouvernement s'est engagé à acheter les embranchements. Mais ces honorables messieurs de la gauche oublient ici que cette prétention ne s'accorde guère avec les dispositions du nouveau contrat. Le gouvernement n'est pas tenu d'acheter tous les embranchements, mais seulement ceux qui pourraient se raccorder avec la section de l'Est. La compagnie s'engage par un bail à exploiter ce chemin, et il lui sera nécessaire pour cela de construire certains embranchements. Le gouvernement intervient au bout de 50 ans, et dit : " Cette propriété a maintenant acquis de la valeur, et nous ne voulons pas vous la laisser plus longtemps." N'est-il pas juste que la compagnie réponde alors : " Si vous nous enlevez ce chemin, voici un embranchement qui s'y rattache et qui n'a plus pour nous aucune valeur. Nous vous demandons donc de le prendre aussi, et cela non pas au prix que nous pourrions fixer nous-mêmes, mais au prix qui pourrait être déterminé par des arbitres." N'est-ce pas là la solution la plus équitable ? Où voit-on là, vraiment, qu'il puisse y avoir de l'injustice? Je prétends, moi, que tout cela est absolument juste.

Je ne vois pas autre chose, dans le contrat, qui puisse prêter encore à discussion. Avant de passer à un autre sujet, j'aimerais cependant à faire quelques commentaires sur les observations présentées par nos adversaires à propos de ce qui s'est passé lors de l'assemblée des actionnaires du Grand Tronc. Je m'intéresse fort peu, personnellement, à ce qui a pu se dire à cette assemblée. Je tiens seulement à savoir ce qui a pu s'y décider. Ce qui s'y est passé d'important, ça été de voter une résolution autorisant la compagnie à signer ce contrat. Je prie ici la Chambre de vouloir bien me suivre, tandis que je vais lire le compte rendu des délibérations de cette assemblée, tel que publié dans l' " Economist " du 12 mars. Cela ne sera pas long, et je vais contester tout ce qu'on pourrait dire qui ne serait pas strictement d'accord avec ce qui s'est passé à cette assemblée. Je vois que cela fait sourire mon honorable ami de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart).

M. HAGGART : Irez-vous jusqu'à contester une déclaration faite par les autorités mêmes du Grand Tronc?

M. WADE : Si l'on me montre cette déclaration, je l'accepterai certainement comme preuve de ce qui a pu se passer à cette assemblée. Mais on ne saurait prétendre que ni moi ni aucun membre de cette Chambre nous devions accepter une semblable déclaration comme une interprétation de ce qui est en ce moment soumis à ce parlement sous la forme de ce contrat. Il y a quelques heures à peine, nous avons entendu un honorable député de la gauche parler du conseil des directeurs en des termes qui étaient loin d'être flatteurs. Il ne s'est même pas gêné de laisser entendre que ces directeurs avaient délibérément falsifié ce qui s'était passé, et s'étaient pour cela rendus coupables d'un délit relevant du Code Criminel. Mais, d'autre part, ces mêmes directeurs, accusés de choses aussi graves, sont cités par d'autres honorables députés de la gauche comme des autorités qu'on ne saurait récuser, et leurs déclarations, affirme-t-on, doivent être considérées comme une interprétation de l'Acte solennel du parlement en ce moment en discussion. Il me semble que ces honorables députés paraissent ici décidés à s'avancer fort loin. Eh bien, voici ce qui s'est passé à cette assemblée :

En présentant le rapport spécial qui leur a été soumis pour le projet de construction d'un chemin de fer transcontinental, le président a dit que c'était là la question la plus inté-

ressante et comportant la portée la plus considérable qui avait jamais été proposée à la compagnie. La prospérité se dirigeait maintenant vers l'Ouest, en dehors du rayon d'action du Grand Tronc, et la situation devenait telle que la compagnie, debordée de tous côtés par de multiples éléments de progrès, devait continuer à aller de l'avant ou être prête à céder le pas à des rivaux plus prespicaces et plus entreprenants. Les directeurs avaient soumis un bill au parlement du Canada afin d'obtenir une charte d'incorporation pour la création d'une compagnie ayant une organisation indépendante, mais en rapports intimes avec la Compagnie du Grand Tronc et sous le contrôle de cette compagnie, ayant pour objet la construction d'un chemin de fer à partir d'un point de jonction sur la ligne du Grand Tronc, en passant à travers les districts les plus fertiles du Nord-Ouest, et ayant son terminus à un port de la côte du Pacifique. Dans l'attente où l'on était que ce projet obtiendrait l'appui du parlement et du gouvernement du Canada, appui qu'on avait déjà si libéralement accordé à d'autres entreprises du même genre, il avait cru pouvoir assurer aux actionnaires, à l'assemblée tenue en avril dernier, qu'on avait tout lieu de s'attendre que la construction de ce nouveau chemin de fer pourrait être mené à bonne fin sans engager en rien le crédit des propriétaires du Grand Tronc. C'était alors sa conviction, mais on a reconnu depuis qu'il était impossible d'obtenir la sanction du parlement du Canada sans imposer certaines obligations à la compagnie. Le premier projet qu'on avait en vue était de construire ce nouveau chemin de fer à partir d'un point situé sur la ligne du Grand Tronc jusqu'à l'océan Pacifique, ce point de jonction devant être à ou près de North Bay. Mais le gouvernement canadien a posé comme condition que la ligne fût prolongée vers l'est, de North Bay à Québec, et de là jusqu'à Moncton, N.-B. On dut donc ouvrir de nouvelles négociations avec le gouvernement canadien, et un nouveau bill fut présenté par le gouvernement même, portant que la construction de la ligne projetée, du Nouveau-Brunswick à la côte du Pacifique, serait entreprise conjointement par le gouvernement du Canada et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Toutes les dispositions nécessaires, réglant la construction et l'exploitation de cette ligne, furent introduites dans ce bill du gouvernement. Tout cela fut mis en discussion l'année dernière, à Ottawa, et souleva une violente opposition. Il n'avait que des éloges à faire de sir Wilfrid Laurier, pour le patriotisme dont il avait témoigné en cette occasion.

Nos amis de la gauche ont trouvé l'autre jour à redire à ces dernières remarques. Je ne puis m'expliquer cela, car non seulement était-ce là l'opinion personnelle du président de la Compagnie du Grand Tronc, mais la conduite si patriotique de sir Wilfrid Laurier, en cette affaire, a aussi excité l'admiration, je pourrais dire, de tout l'empire britannique. Je continue à citer l'article de l' "Economist" :

Sur ces entrefaites, certains événements considérables et d'une nature assez fâcheuse se produisirent dans le monde de la finance, et les directeurs se convainquirent à la fin que des modifications du contrat s'imposaient afin de protéger le crédit de la compagnie, l'une de ces modifications les plus importantes étant celle se rattachant aux conditions imposées à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pour effectuer son cautionnement.

On rouvrit donc les négociations, qui aboutirent au nouvel arrangement en ce moment soumis aux actionnaires. Si ceux-ci approuvaient ce nouvel arrangement, on le soumettrait au parlement du Canada, qui avait été spécialement convoqué pour le lendemain pour prendre en considération, et, il l'espérait bien, confirmer le projet. La distance entière, séparant Moncton de Port Simpson sur la côte du Pacifique, était d'environ 3,400 milles. Les directeurs considéraient ce projet à la fois comme une mesure de nécessité et comme offrant une occasion—qui, négligée, ne se présenterait plus de nouveau—d'assurer et d'améliorer à jamais les destinés de la Compagnie du Grand Tronc. En terminant, le président proposa l'adoption du rapport et des comptes, ainsi que le paiement des dividendes qui avaient été recommandés.

Cette motion fut adoptée.

Le président présente ensuite une résolution approuvant l'arrangement en date du 29 juillet 1903, entre le gouvernement du Canada et les promoteurs de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, tel qu'amendé par un nouvel arrangement en date du 18 du mois dernier, autorisant les directeurs à donner suite à ce contrat pour tout ce qui pourrait affecter les intérêts de la compagnie ; et, en particulier, autorisant les directeurs à " conclure tels arrangements qu'ils jugeront convenables avec le gouvernement canadien et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pour se procurer ou s'assurer le dépôt de $5,000,000 soit en argent ou en valeurs, pour garantir les bons de seconde hypothèque de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique tant pour le principal que pour l'intérêt, bons devant être émis conformément aux dispositions prescrites, et pour devenir parties à tout contrat qui pourrait être passé à ces divers égards."

M. Allen, fils d'un ancien membre du conseil des directeurs, proposa un amendement à cette motion. Cet amendement fut rejeté, et la première résolution, ayant été mise aux voix, fut adoptée à la presque unanimité. Voilà ce qui s'est passé à cette assemblée. C'est là la résolution qui a été adoptée, et c'est là-dessus que roulent aujourd'hui nos délibérations. Bien que la Compagnie du Grand Tronc eût parfaitement le droit d'offrir des valeurs au lieu d'argent, elle n'a jamais demandé au gouvernement de lui permettre d'offrir ces valeurs, et elle a versé £1,000,000 en espèces sonnantes, soit $5,000,000, qui ont été déposés à la Banque de Montréal au crédit du ministre des Finances. Il me semble que quand des hommes d'affaires se montrent prêts à prouver leur sincérité en allant jusqu'à verser $5,000,000, on devrait au moins leur témoigner plus de déférence que ne l'a fait l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler). On devrait aussi se rappeler que le Pacifique Canadien, dont l'honorable député de Toronto-ouest a le bonheur d'être l'un des directeurs, n'a versé autrefois que $1,000,000 au lieu de $5,000,000. Ce dépôt était-il au moins en argent ou en valeurs de l'Etat ? Je soutiens que non, et même j'irai jusqu'à dire que bon nombre des

valeurs laissées en gage étaient loin d'être de première classe.

L'honorable leader de l'opposition (M. R. L. Borden) a adopté maintenant de nouvelles tactiques. Il a pris trois heures et demie pour nous faire son exposé, et une bonne partie de cet exposé a consisté en des extraits de discours de membres de cette Chambre, et de membres de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et en des lectures d'articles de journaux. Dès le commencement de son discours, il s'est formalisé de l'expression "un bariolage de citations" dont s'était servi le très honorable premier ministre pour qualifier le genre d'éloquence que celui-là affectionne. Je ne veux pas ici me servir de cette expression. Même, si l'opposition le désire, je crois que nous devrions plutôt admettre que, pour l'art oratoire, les plus grands hommes d'Etat dont peut s'enorgueuillir notre pays, ne vont pas à la cheville de l'honorable leader de l'opposition, et j'exprime l'espoir que le très honorable premier ministre saura, à la prochaine occasion, se ranger à cet avis. La première chose dont a parlé l'honorable leader de l'opposition a été l'opinion exprimée par M. Blair. Je désire ici présenter quelques observations. M. Blair était présent en cette Chambre quand ce contrat a été mis en discussion. Il assistait aussi à l'assemblée du comité des Chemins de fer, quand nous cherchions à obtenir le prolongement jusqu'à Moncton. Il s'est alors fortement opposé à ce prolongement, et il s'est aussi élevé avec force contre tout le contrat même. Mais cela n'a pesé en rien sur les décisions de cette Chambre. Nous savons parfaitement qu'il n'avait pas raison. Le très honorable premier ministre en était aussi, dans le temps, convaincu à un tel point, que M. Blair fut forcé de donner sa démission. Depuis lors, le très honorable premier ministre a nommé M. Blair président de la commission des chemins de fer, et il a exprimé en cette Chambre l'avis qu'il était l'homme le plus apte à occuper cette position.

Eh bien, M. l'Orateur, il est fort possible, n'est-ce pas ? que cet homme ait toutes les aptitudes voulues pour cette position, sans pour cela qu'on doive s'attendre à ce qu'on accepte comme parole d'Evangile tout ce qu'il lui a plu de dire au sujet de ce contrat. Un magistrat, par exemple, peut être un excellent juge, et, cependant, il ne s'ensuit pas qu'on doive, pour cela, se ranger à tout avis qu'il pourrait exprimer en dehors de ses attributions. La mise en vigueur de l'Acte des chemins de fer est une chose entièrement différente de cette grande entreprise nationale. Il est possible que les aptitudes de M. Blair ne laissent rien à désirer. Admettons même que personne ne pourrait, mieux que lui, remplir la charge qu'il occupe. Cela n'empêche que cette Chambre a jugé que l'avis qu'il avait émis sur cette question laisse à désirer, et cela étant n'est-il pas vraiment déraisonnable que ces honorables députés de la gauche en soient toujours à nous jeter à la face l'excellent jugement de M. Blair ? Ces honorables députés n'ont pas toujours prisé aussi haut les opinions de M. Blair. Je leur ai déjà entendu dire, au sujet du jugement de M. Blair ou ses qualités l'administrateur, des choses qui étaient loin d'être flatteuses. Et, cependant, quand M. Blair a prononcé, l'an dernier, son grand discours contre ce projet, nous avons pu voir toute la gauche, précédée de son leader, venir à M. Blair les mains tendues afin de le féliciter. Cela ne laissait pas que d'être assez pénible, à la suite de ce qui s'était déjà passé en cette Chambre.

Quelques VOIX : Vous vous oubliez !

M. WADE : Je répète que la chose ne laissait pas que d'être pénible, après ce qui s'était déjà passé en cette Chambre. Mais cet accès subit d'amitié dura peu. A qui incombe la responsabilité de cette rupture, cela ne me fait ni chaud ni froid. Mais j'espère bien qu'on va cesser une bonne fois de nous rabattre les oreilles de M. Blair. Qui le croirait ! trois orateurs de la gauche ont déjà oublié, dans leurs discours, de nous corner leur fameuse antienne : "Cox ne veut pas attendre." Ce serait pourtant vraiment regrettable que ces messieurs oubliassent si vite cette ritournelle, et il est à croire que nous la verrons de nouveau refleurir dans leurs discours.

L'honorable leader de l'opposition a fait aussi observer que nous avons fait un contrat qui ne nous donnait nullement le droit de forcer la compagnie à diriger le blé de l'Ouest vers des ports canadiens. Je conteste cela en tous points. Je soutiens que nous pouvons forcer le Grand Tronc à faire ce qu'on demande, en tant que la chose puisse être humainement possible, et il suffit, pour s'en convaincre, de lire les paragraphes 42 et 45 du contrat. Voici ce que dit le paragraphe 42 :

Il est par les présentes déclaré et reconnu entre les parties à ce contrat que le gouvernement du Canada accorde l'aide stipulée aux présentes dans l'intention formelle d'encourager le développement du commerce du Canada et le transport des marchandises par des voies canadiennes. La compagnie accepte l'aide à ces conditions et convient que tout le fret pris sur la ligne du chemin de fer ou ses embranchements, lorsque l'expéditeur ne désignera pas spécialement une autre route, sera s'il est à destination du Canada, transporté par le territoire canadien ou entre les ports intérieurs du Canada, et que ce tarif d'entier parcours sur les marchandises destinées à l'exportation, du point d'origine au point de destination, ne sera en aucun temps plus élevé par la voie des ports canadiens que par celle des ports des Etats-Unis, et que toutes les marchandises, lorsque l'expéditeur ne désignera pas spécialement une autre route, seront transportées aux ports de mer du Canada.

Est-ce assez clair ? Il n'y a qu'une seule classe de fret qui ne soit pas comprise dans ce paragraphe, c'est-à-dire le fret pour le-

quel l'expéditeur a désigné une route spéciale. Mais, M. l'Orateur, oserait-on vraiment venir demander à ce parlement de voter une loi qui obligerait un expéditeur à expédier ses produits par une certaine ligne ? Ce serait un tel empiètement contre les droits des particuliers qu'il n'y aurait, par tout le Canada, qu'un seul cri de réprobation. Ce fut là l'un des points mêmes dont a été saisi le comité des chemins de fer, afin d'exercer une influence sur les votes de l'Ouest. Nous avons alors répondu que nous ne pouvions pas introduire cette condition, et que nous ne pouvions pas imposer des restrictions au droit que possède l'expéditeur de l'Ouest d'envoyer ses marchandises comme il lui plaira. Nous avons ajouté que nous désirions voir la compagnie diriger vers des ports canadiens tout le fret non classifié, mais que l'expéditeur de l'Ouest pouvait faire de ses produits ce qu'il lui plairait. C'est alors que ces honorables messieurs de la gauche ont cru bon de nous lancer quelques sarcasmes, parce que nous nous en rapportions, pour tout cela, au patriotisme de nos populations de l'Ouest. Eh bien, M. l'Orateur, je ne crois pas que nos populations de l'Ouest puissent mériter qu'on doute de leur patriotisme. Je suis persuadé qu'on est tout aussi désireux que nous, dans l'Ouest, d'assurer la grandeur du Canada. J'irai même jusqu'à dire que, s'il y a une différence, cette différence est à l'avantage de l'Ouest, et je viens vous demander, M. l'Orateur, s'il est possible de s'imaginer qu'un Canadien ait le cœur si mal placé et soit assez peu soucieux des intérêts de son pays, pour qu'il refuse d'envoyer son grain à Liverpool, en passant par Saint-Jean ou Halifax, quand cela ne lui coûtera pas plus cher que par Portland. J'ai une opinion toute différente de nos gens de l'Ouest que celle que professent, à leur endroit, ces honorables messieurs de la gauche, et je crois que l'avenir me donnera là-dessus amplement raison.

En outre de ce que je vous ai lu, il y a une clause stipulant que le Grand Tronc convient d'user de toute son influence pour faire expédier le grain par un port canadien, chaque fois que la chose sera possible, et il y a encore une autre clause qui oblige la compagnie à mettre des navires en service, et qui dit :

La compagnie s'arrangera de manière à fournir des raccordements sur l'océan Atlantique et l'océan Pacifique au moyen de navires qu'elle achètera ou affrétera et qui devront être suffisants, sous le rapport du tonnage et du nombre des départs, pour pouvoir se charger du transport du fret tout entier, à l'aller et retour, à tels ports de mer du Canada, sur ladite ligne de chemin de fer ou sur la ligne du chemin de fer Intercolonial, selon qu'il sera convenu de temps à autre, et la compagnie ne détournera pas ou, autant qu'elle le pourra légalement, empêchera qu'on détourne vers les ports de mer en dehors du Canada, aucun fret qu'elle pourrait légitimement transporter, sous prétexte qu'il n'y a pas assez de navires pour transporter ce fret de ou aux ports de mer du Canada.

Voilà ce que la compagnie convient de faire, et je prétends qu'il n'est guère raisonnable de venir nous demander d'imposer encore plus de restrictions à cette compagnie dans le contrat.

Une autre clause, dont le leader de l'opposition et l'honorable député de Toronto-ouest, qui est aussi l'un des directeurs du Canadien du Pacifique, ont voulu faire un épouvantail, est celle qui dit que la compagnie du chemin de fer pourra affermer le matériel roulant et le mettre sur le chemin, ou encore faire un achat conditionnel, c'est-à-dire ne consommant l'achat qu'après paiement final, et portant que l'hypothèque remise pour ce matériel sera sans effet tant que l'argent dû n'aura pas été payé. Eh bien, voici réellement ce qui en est. Le paragraphe 22 du contrat pourvoit à ce que la compagnie mette sur son chemin de fer un matériel d'au moins $20,000,000, et le paragraphe 35 dit ce qui suit:

Pour les fins déterminées ci-après dans le présent article, la compagnie pourra et devra consentir des hypothèques à des fidéicommissaires ainsi qu'il suit :

(a) Une hypothèque qui constituera une première charge sur le chemin de fer, l'entreprise, le matériel et les biens, les recettes, droits et privilèges de la compagnie, y compris tout le matériel et les biens que la compagnie pourra ci-après acquérir (mais à l'exclusion des embranchements, etc.)

Eh bien, cela étant, se trouvera-t-il quelqu'un en cette Chambre pour prétendre que si la compagnie offrait une hypothèque sur un matériel roulant qui ne lui appartiendrait pas, cette hypothèque serait une première charge sur ce matériel ? Si le matériel roulant de ce chemin est effermé, peut-on prétendre que la compagnie pourrait donner une hypothèque qui constituerait une première charge sur ce matériel ? Si on se procurait le matériel roulant, d'une de ces compagnies dont on a parlé, et qui prélèvent là-dessus un intérêt jusqu'à ce qu'il ait été payé, la compagnie du chemin de fer pourrait-elle donner sur ce matériel roulant une hypothèque qui constituerait une première charge ? Assurément, personne ne pourrait soutenir une semblable absurdité. Ces honorables membres de la gauche me paraissent être bien à bout d'expédients pour oser tenter de faire croire semblable chose à cette Chambre. Il n'est pas besoin, pour s'y reconnaître, d'avoir étudié le droit ; on distingue parfaitement, ici, ce que la loi veut dire. La seule signification que cette loi comporte c'est que la compagnie, afin de tenir ses engagements vis-à-vis du gouvernement, est tenue de mettre sur le chemin de fer $20,00,000 de matériel roulant exempt de toute redevance, afin de pouvoir donner là-dessus une hypothèque qui serait une première charge sur ce matériel. Et cette garantie ne s'applique pas seulement au matériel qui sera mis tout d'abord sur le chemin et qui doit représenter $20,-

000,000, mais à tout le matériel roulant que la compagnie pourra posséder par la suite. Je ne vois pas la nécessité de discourir plus longtemps là-dessus. Je prétends que dès le moment où ce matériel roulant sera mis sur ce chemin de fer, il en deviendra par là même partie intégrante et on ne pourra plus y toucher.

M. CASGRAIN : C'est du droit français, cela.

M. WADE : C'est du droit français, et c'est aussi du droit anglais, comme je le démontrerai. Mais c'est certainement du droit français.

M. CASGRAIN : Parfaitement.

M. WADE : Voilà qui est entendu. Ce n'est pas souvent que ces honorables membres de la gauche nous font le plaisir d'admettre quelque chose. Je dis donc que c'est non seulement du droit français, mais auss du droit anglais. Nous savons tous comment les choses se passent avec ces compagnies de matériel roulant. Je n'hésite pas à admettre qu'il arrive souvent que des compagnies de chemins de fer louent leur matériel roulant, ou l'achètent à crédit en versant des paiements périodiques et en donnant des garanties au vendeur. Mais je me hâte d'ajouter que quand ces choses-là arrivent, le vendeur a toujours bien soin de charger du contrat un jurisconsulte qui sait parfaitement à quoi s'en tenir, car sans cela il court grand risque de s'apercevoir un de ces matins que les garanties qu'on lui a données ne valent rien. Et il en sera ainsi dans le cas présent, parce que ceux qui vendront ou loueront du matériel roulant à la compagnie ne doivent pas ignorer que le contrat contient des dispositions spéciales visant ce matériel—de par le droit anglais comme le droit français—devient partie intégrante du chemin de fer. On ne pourrait pas y toucher, même s'il y avait saisie-exécutoire contre les biens de la compagnie.

Voilà où en sont exactement les choses entre les fidéicommissaires pour ces obligations et les propriétaires du matériel roulant. Mais nous n'avons pas besoin d'aller si loin. Tout ce que nous avons à faire, c'est de dire à la compagnie du chemin de fer : "Faites votre devoir, comme nous ferons le nôtre. Nous nous sommes engagés à garantir vos obligations, mais contre l'engagement de votre part de nous donner une première hypothèque sur $20,000,000 de matériel roulant. Tant que vous n'aurez pas rempli vos engagements, vous ne pouvez pas nous forcer à remplir les nôtres, et nous ne le ferons pas." Voilà la vraie situation. Mais on nous fait remarquer : "Oui, tout cela est parfait, mais en attendant vous allez faire des paiements anticipés." Cela est exact ; mais ces honorables messieurs peuvent-ils supposer un seul instant que ces paiements changent le moindrement la face des choses ? Supposent-ils un seul instant que ce gouvernement va sacrifier leurs droits, ou qu'il ne sait pas sauvegarder leurs intérêts ? La clause visant ces paiements anticipés, et garantis par hypothèque, donne au gouvernement le droit de faire ou de suspendre ces paiements selon qu'il le jugera à propos, ou suivant telles conditions qu'il voudra déterminer. La chose est laissée entièrement à son gré. Cependant, on essaie sérieusement de faire croire que des hommes occupant les positions éminentes de membres de ce gouvernement et pouvant s'inspirer au besoin des conseils de leurs fonctionnaires et de la commission de la construction des chemins de fer, vont permettre à cette compagnie de les forcer de recevoir des obligations qui ne lui appartiennent pas, et vont accepter une hypothèque qui ne vaudra rien. Assurément, je le répète, il faut que ces honorables messieurs soient bien à bout d'expédients pour entreprendre de faire croire de semblables choses à cette Chambre et à un peuple intelligent comme le nôtre.

Voici l'attitude prise par le chef de l'opposition et quelques-uns de ceux qui l'appuient : Il a déclaré, sur le parquet de la Chambre que le gouvernement ne se réservait pas le pouvoir de réglementer les tarifs de transport sur le réseau projeté. Je dois en conclure que, dans la chaleur du débat et de l'argumentation, le chef de l'opposition s'est oublié et a oublié ce que contient le contrat, car je sais bien qu'il n'aurait jamais voulu le représenter sous un faux jour. Toutefois, sa déclaration prouve que la gauche se laisse plus ou moins monter la tête par cette question et ne s'occupe pas assez de savoir si ce qu'elle dit est exact. Je vais lire la disposition 39 du contrat, et après cela je demanderai à l'honorable chef de l'opposition de contester que cet article accorde au gouvernement le droit de réglementer les tarifs de ce chemin de fer :

> Les taux et taxes prélevés et exigés par la compagnie sur toutes partie dudit chemin de fer seront sous le contrôle du Gouverneur en conseil ou sous celui de l'autorité de la commission ou du tribunal désignés et constitués par un acte du parlement du Canada pour assurer la réglementation ou le contrôle des entreprises de chemins de fer.

Va-t-il oser dire que cette disposition n'accorde pas au gouvernement l'entier et absolu contrôle des tarifs ? Personne ne semblant disposer à faire cette affirmation, je puis passer à un autre point.

M. SPROULE : Cet article ne ressemble-t-il pas à la loi actuelle décrétant qu'une compagnie de chemin de fer ne peut mettre ses tarifs en vigueur, sans que le gouvernement les ait approuvés, et ces tarifs ne se trouvent-ils pas, par le fait même, réglementés par le gouvernement ?

M. WADE : Le seul chemin de fer dont les tarifs à ma connaissance, ne soient pas sous l'entier et absolu contrôle de ce parle-

ment ou des législatures des différentes provinces, c'est le Pacifique.

M. SPROULE : Cela ne répond pas à ma question.

M. WADE : Cet article accorde-t-il ou n'accorde-t-il pas l'entier contrôle des tarifs de la compagnie ? Ne jouons pas sur les mots. L'article a-t-il ou n'a-t-il pas cette signification ? Dans l'affirmative, nous devrions cesser d'en parler. Dans la négative, mettons-nous à l'étude de la question et décidons-la.

J'aborderai maintenant un autre point sur lequel la gauche fait beaucoup de fond. Voici, dit-elle, un gouvernement qui s'associe à une corporation et humilie le parlement en le convoquant, à l'instigation de cette corporation d'intérêt privé, et s'évertue à faire voir combien cette société est unilatérale. Mais lorsqu'un gouvernement conservateur entreprit de construire le Pacifique il ne forma pas de société ; il fit tout et la compagnie prit tout ; et elle eut tout le contrôle et le gouvernement n'en eut absolument pas. Or, afin de s'assurer le contrôle de ce chemin et de voir à ce qu'il fût administré conformément à l'intérêt public, le gouvernement actuel a cru devoir y prendre un certain intérêt. Qu'on appelle cela société ou autrement, peu m'importe, c'est ce qu'a fait le gouvernement et il a bien fait.

Mais, s'écrie la gauche, le Grand-Tronc-Pacifique ne fait qu'une mise de $14,500,000. tandis que le gouvernement en fait une de $150,000,000. Comme les chiffres varient dans quelques mois ! Comme ils peuvent hausser et baisser vite ! L'honorable chef de l'opposition a élevé ces chiffres d'environ 25 pour cent et le député de Toronto-ouest, depuis qu'il nous a supplié de ne pas construire la section de l'est, a réduit cette estimation. J'ignore si c'est par un effet de l'inspiration divine qu'il a tenté cette rétractation. En tout cas, je tiens à dire en quoi consiste la mise du gouvernement dans cette société, si société il y a. Contrairement à ce qu'on a dit ici le gouvernement ne donne pas les trois quarts de la valeur de la division-ouest, il se borne à garantir autant d'obligations qu'il en faudra pour payer les trois quarts de ce que coûtera cette division Il consent à payer l'intérêt sur ces obligations durant sept ans relativement à la division des montagnes. Quant à la division de l'est il débourse ce qu'il faut pour la construire et ne demande aucun loyer à la compagnie durant sept ans, ce qui équivaut à un pur don en faveur de la compagnie, si on peut appeler cela un don. Voilà tout l'argent que fournit le gouvernement. D'autre part, que fait la compagnie ? Elle paye un quart du coût de construction de la division ouest et met tout d'abord, sur le chemin de fer, pour $20,000,000 de matériel roulant, outillage auquel elle s'oblige d'ajouter immédiatement et en tout autre temps qu'il le faudra. Elle s'engage à administrer la division de l'ouest ainsi que celle de l'est et à payer le loyer de celle-ci. Elle s'engage, en outre, à acheter et à placer sur la division de l'est pour $5,000,000 de matériel roulant qui sera sujet à l'hypothèque dont j'ai parlé. Elle s'oblige à maintenir la division de l'est en bon état, selon les besoins du temps et selon les exigences du progrès. Si l'exploitation et l'entretien des chemins de fer viennent à coûter plus cher la compagnie devra payer plus cher. Comme je l'ai dit, elle devra transporter toutes les marchandises dont l'itinéraire n'est pas indiqué et les marchandises dont l'itinéraire est donné jusqu'aux ports canadiens pour absolument le même prix qu'on exige pour les transporter aux ports américains, et assurer suffisamment de trafic aux ports de l'Atlantique et du Pacifique. Elle devra permettre au gouvernement de réglementer les tarifs et d'exécuter à sa place, le cas échéant, le contrat qu'elle a fait avec lui.

Mais, nous crie-t-on, qu'est-ce que le gouvernement va retirer de tout cela ? Vous donnez tout ; pourquoi ne gardez-vous pas une part des profits? Le peuple ne bénéficie de rien. Parle-t-on sérieusement, voudrait-on que le gouvernement du Canada s'occupât de chemins de fer dans le but de réaliser des profits?

M. HAGGART : Un fonds d'élection ferait leur affaire.

M. WADE : Je n'ai pas saisi la remarque du député de Lanark-sud, mais on me dit qu'il a demandé si cela ne contribuerait pas à créer un fonds d'élection. Eh bien ! il est plus ancien et a plus d'expérience que moi en politique.

M. HAGGART : L'honorable député ayant demandé qu'est-ce que le gouvernement retirerait, j'ai répondu qu'il en retirerait peut-être un fonds d'élection.

M. WADE : L'honorable député aurait-il la bonté d'expliquer ce qu'il veut dire? Il a été ministre des Chemins de fer dans l'ancien cabinet et je crois qu'il était député lorsqu'il s'est agi de la construction du Pacifique. Le gouvernement qu'il appuyait alors se contentait-il d'un fonds d'élection et cela lui suffisait-il? M. l'Orateur, je ne pose ces questions que pour me renseigner; comme il n'y a pas longtemps que je suis député j'ignore quelles étaient les méthodes de ces messieurs lorsqu'ils étaient au pouvoir, mais à en juger par l'interruption de l'honorable député elles devaient être très astucieuses. A ces messieurs qui demandent qu'est-ce que le gouvernement va retirer de ceci, je demanderai, moi, quelle part de profits les conservateurs ont retirée du Pacifique. Je demanderai à l'honorable député de Toronto (M. Osler), un des heureux directeurs de cette compagnie, lui à qui cette entreprise a rapporté tant d'argent, quelle part de profit cette compagnie a donné au gouvernement. Voilà des questions pertinentes auxquelles il est évident que la gauche ne tient pas de répondre. M.

l'Orateur, le gouvernement actuel recevra de cette compagnie ce qu'il en exige et ce que le pays retire de toute compagnie subventionnée et aidée. Sa récompense sera le développement du pays, et c'est tout ce qu'il demande. Il me semble que la gauche perd son temps en présentant des raisons comme celle-là. Mais que retire la compagnie de cette entreprise? Elle ne peut retirer un dollar de l'argent qu'elle y a placé, tant qu'elle n'aura pas exécuté son contrat. Avant de pouvoir encaisser un sou elle doit assurer le gouvernement qu'il ne sera pas appelé à payer plus de sept années d'intérêt sur le capital placé, relativement à la section des montagnes, ni plus de sept années de loyer quant à la section de l'Est. Cela est incontestable et ramène la question au point initial où elle en était lorsque le ministre des Finances a prononcé son discours, à la dernière session. Ne nous éloignons pas du sujet. Ayant commis l'erreur de combattre ce projet toujours et quand même, la gauche ne fait peut-être pas trop mal de s'attacher à tous ces petits détails, afin de détourner l'attention du peuple et de lui jeter de la poudre aux yeux. Mais elle n'y réussira pas ; le peuple est aujourd'hui tout aussi bien renseigné que nous-mêmes au sujet du contrat et des modifications dont il s'agit, et il sait parfaitement ce que tout cela signifie. Il sait que si ce projet devait avorter la compagnie aurait à en souffrir considérablement et le gouvernement de même, mais que s'il est couronné de succès le gouvernement ne peut être appelé à payer plus de sept années d'intérêt par rapport à la division des montagnes, ni plus de sept années de loyer par rapport à la section de l'Est.

Mais, M. l'Orateur, ce projet va réussir, c'est absolument certain. Dans cette espérance, des gens intelligents et des plus expérimentés ont déjà fait des placements considérables. Je citerai un journal américain pour faire voir ce qu'on pense de ce projet. Le " Chicago Record and Herald," reproduit par la " Montreal Trade Review," dit ceci :

Il y a plus de 500 ans que les hommes d'Etat d'Angleterre rêvent de posséder la route la plus courte possible vers l'orient ; or, grâce aux efforts de sir Charles Rivers Wilson et de M. C. M. Hays, la réalisation de ce rêve est maintenant assurée. Les actionnaires et les directeurs du Grand Tronc ont approuvé les plans relatifs à la construction du Grand-Tronc-Pacifique qui s'étendra de North Bay ou de Gravenhurst, dans la province d'Ontario—

L'écrivain aurait dû dire Moncton.

—jusqu'à Butte Inlet ou Port Simpson, distance de 3,025 milles, et le gouvernement canadien a consenti à construire une partie de ce chemin et à garantir les obligations qui seront émises pour la construction du reste de ce chemin. Cette entreprise ne coûtera pas moins de $125,000,000 ; c'est la plus importante que l'on connaisse dans toute l'histoire des chemins de fer, à l'exception, peut-être, du chemin de fer transsibérien.

Cette route sera la plus courte depuis Liverpool, les grands centres canadiens, New-York et les villes manufacturières de l'est, et sera virtuellement aussi courte que depuis Chicago et la partie mitoyenne de l'ouest, jusqu'en Orient. En outre, de toutes les lignes du continent, ce sera celle dont les pentes, dans les montagnes seront les moins accentuées. Elle aura une longueur ininterrompue de 7,200 milles, y compris son raccordement avec les steamers, et il sera possible à la compagnie d'établir des taux de transport vers toutes les parties du monde sans avoir besoin de consulter d'autres compagnies amies ou ennemies. Elle pénétrera dans les Etats de la Nouvelle-Angleterre par la partie du Grand Tronc qui comprend le Vermont Central, et atteindra Chicago, Détroit et Port-Huron par la partie ouest du Grand Tronc, ces deux chemins devant se relier au transcontinental. Certaines distances, seront, pour ainsi dire, insignifiantes. Par exemple, pour aller de New York à Yokohama en passant par Montréal et la nouvelle ligne on aura 418 milles de moins à parcourir qu'en passant par le chemin de fer Canadien du Pacifique, 555 milles de moins que par Chicago et San-Francisco, et 1,800 milles de moins que par Galveston et San-Francisco. Pour aller de Liverpool à Yokohama en passant par Québec et la nouvelle ligne on fera 528 milles de moins qu'en passant par le Canadien du Pacifique, 1,313 milles de moins qu'en passant par New-York et San-Francisco, et 130 milles de moins que par Moscou et le transsibérien. De Chicago et Milwaukee à Yokohama la route du Grand Tronc aura 535 milles de plus que celle de Saint-Paul et du Canadien du Pacifique, mais on mettra moins de temps à faire le trajet et on aura 365 milles de moins à parcourir qu'en passant par Saint-Paul et Winnipeg.

On se fera une idée du rôle que cette ligne est appelée à jouer par rapport au commerce avec l'Orient en songeant que les exportations canadiennes ont augmenté de $93,827,077 en 1890, à $211,640,286 en 1902, tandis que celles des Etats-Unis n'ont augmenté que de $151,100,000 à $433,850,000. Il y a, le long du réseau du Grand Tronc, 45 cités et villes comptant respectivement plus de 4,000 âmes, et collectivement 1,000,940, ce qui représente 18.7 pour 100 de la population du Canada. Les produits manufacturés de ces populations s'expédient maintenant au Nord-Ouest et sont exportés.

Un des points les plus importants qui se rattachent à ce projet, c'est qu'il y a, dans le Nord-Ouest canadien, près de 500,000,000 d'acres de terre fertile et encore inoccupés, ce qui représente les $\frac{7}{8}$ de toute la terre arable des Etats-Unis.

Sur les 15,400,000 acres de terre inoccupée, il n'y en a que 6,000,000 de cultivés jusqu'à présent, et en 1902 cette étendue a produit 60,000,000 de boisseaux de blé. On estime que l'étendue de terre inoccupée peut produire de 2,500,000 à 3,000,000 de boisseaux de blé ou cinq fois plus qu'il ne s'en est récolté aux Etats-Unis en 1900. Il y a encore d'autres facteurs qui peuvent contribuer à faire de ce projet du Grand-Tronc-Pacifique un des plus extraordinairement féconds en grands résultats.

Voilà ce que les Américains pensent de ce projet.

M. MONK : A quelle date cela a-t-il été publié ?

M. WADE : Cet article a été reproduit dans le dernier numéro de la " Montreal Trade Review " le 24 mars. Il fait voir ce

qu'on pense de ce projet à l'étranger. Ceux qui ont lu les journaux des Etats-Unis et d'Angleterre depuis quelques mois et observé quelle importance on attache à cette question doivent s'apercevoir qu'il vaudrait mieux pour eux s'abstenir de rechercher de petits points faibles dans ce magnifique contrat et dans ce superbe projet. L'honorable chef de l'opposition nous a dit que, pour ce qui est des Provinces Maritimes, il aurait plutôt fallu prolonger l'Intercolonial jusqu'à Depot Harbour. Je ne saurais dire aujourd'hui si le prolongement de l'Intercolonial jusqu'aux lacs seraient avantageux pour le Dominion. Toutefois, j'affirme que le projet actuel est absolument étranger à ce prolongement et ne saurait y mettre le moindre obstacle. Je soumettrai une couple de pensées au parlement au sujet du prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Depot Harbour. Le chef de l'opposition a cherché à nous démontrer que, cet hiver, l'Intercolonial avait transporté du grain avec profit à Halifax et à Saint-Jean. Cet hiver on a essayé à faire expédier le grain de ces endroits que l'on fait desservir par l'Intercolonial. On n'a pas réussi, parce que, tout en ayant assez de steamers disponibles on a trouvé que l'Intercolonial ne s'étendait pas assez dans l'ouest pour s'assurer le transport du blé. Cela, c'est un fait incontestable. Il s'agit donc de savoir si, en s'étendant jusqu'aux lacs, l'Intercolonial pourra s'assurer le trafic nécessaire pour rendre possible l'expédition du grain des ports d'Halifax et de Saint-Jean. Je signalerai, à ce sujet, une couple de faits significatifs. D'abord, les Etats-Unis consacrent aujourd'hui $100,000,000 à l'approfondissement et à l'amélioration du canal de l'Erié. Ensuite, ils commencent à transporter les wagons chargés sur des bacs à vapeur de l'ouest à l'est des grands lacs. Ils le faisaient déjà par étapes dans les ports intermédiaires du littoral. J'ignore s'ils les transportent déjà jusqu'à Buffalo, ils ont démontré que ce système de transport est possible, et cette année même ils ont transporté sur les lacs leurs wagons chargés. Or, nous nous sommes dit que nous allions garder pour nous-mêmes le trafic de l'ouest canadien et l'expédier par les ports canadiens. Devons-nous être surpris que nos voisins cherchent à en faire autant de leur côté ? Pouvons-nous espérer qu'ils nous laissent accomplir ce dessein ; qu'ils nous permettent de transporter notre grain de l'est à l'ouest, de l'expédier de nos ports avec une partie du leur, sans chercher à réagir. Dans quelle situation est aujourd'hui le Canada-Atlantique ? Il est obligé de compter sur le grain que ses bateaux lui apporte de Duluth, de Chicago et de Milwaukee. Tout son avenir dépend du transport du grain américain et des colis-marchandises amenés des ports de la Nouvelle-Angleterre jusqu'à Swanton, d'où les bateaux-passeurs de la compagnie les transportent à travers les lacs. Nous voulons faire nous-mêmes nos affaires. Nous disons aux Américains : Vous ne transporterez pas un seul boisseau de notre blé par vos ports.

N'est-il pas naturel que si nous agissons ainsi, ils désirent faire en sorte que leur propre blé soit exporté par nos ports et cherchent à nous empêcher de transporter à travers les lacs les colis-marchandises à destination de l'ouest, et à nous empêcher aussi d'échapper à l'atteinte de leur loi de cabotage par l'usage de barges américaines à cette fin ? Il faut faire entrer ce point en ligne de compte lorsqu'on parle de prolonger l'Intercolonial jusqu'aux lacs. Mais comme député des provinces maritimes je tiens à dire que nous ne consentirons pas à être liés à l'Intercolonial. Le projet dont il s'agit est d'une grande importance au point de vue national; non seulement ce chemin de fer va traverser le continent tout entier, mais comme je l'ai déjà dit, il va s'étendre depuis l'Europe jusqu'en Orient. N'avons-nous pas droit de participer à ce projet-là ? Je réponds dans l'affirmative et je dis que nous avons aussi droit de participer aux profits et au développement national qui en résulteront. Je suis surpris qu'il puisse se trouver ici un député des provinces maritimes refusant d'aider le gouvernement, dans toute la mesure du possible, à réaliser ce projet. Les provinces maritimes doivent beaucoup au gouvernement actuel ; lorsqu'il a décidé de construire cette section de l'est il a pris une attitude héroïque et a joué son sort. Nous lui sommes donc reconnaissants et nous le prouverons par nos votes à la prochaine élection générale.

M. SPROULE : C'est ce que vous avez fait d'une manière admirable à Saint-Jean.

M. WADE : L'honorable député ferait peut-être mieux de s'occuper de certains autres comtés plus rapprochés de chez lui.

M. BENNETT : La province d'Ontario est en excellente situation.

M. WADE : Oui, sans doute, mais il n'en est pas tout à fait ainsi de Toronto, bien que cette ville ait toujours été favorable aux conservateurs.

Ici, à la Chambre, il se passe quelque chose de bien étrange qu'on me pardonnera de signaler. Je remercie sincèrement le député de Toronto (M. Osler) non seulement des beaux aperçus poétiques qu'il nous a dévoilés hier soir, non seulement d'avoir admis que nous avions réussi à le faire fléchir et à le faire désespérer que son chef ou son parti dans cette Chambre fût jamais capable d'empêcher la construction de la section de l'est, et de s'être dit forcé de chercher ses inspirations dans une sphère plus élevée, sachant que le peuple se déclarerait favorable à ce projet; mais je dois le remercier encore de nous avoir dit que la section de l'est ne devrait pas se construire et qu'il avait prié le ciel d'en empêcher à jamais la construction. Peu après, encore sous l'influence de ses inspirations poétiques, que nous a-t-il dit ?

Que tout le grain du Nord-Ouest sera expédié par les ports américains si l'on ne construit la section de l'est.

Voilà ce que nous n'avons cessé de prétendre, voilà sur quoi le gouvernement s'appuie, et vu cette déclaration de la part d'un directeur du Pacifique—la compagnie rivale—vu cette déclaration du député de Toronto (M. Osler),ces messieurs ne trouvent-ils pas oiseux de dire que nous n'avons pas protégé les ports canadiens ? Quelle protection ont-ils eux-mêmes accordée aux ports canadiens lorsqu'ils étaient au pouvoir ? Pas la moindre ! Or, le gouvernement actuel se montre déterminé à faire tout le possible pour les protéger. La gauche s'imagine-t-elle que le peuple canadien va chasser du pouvoir ces hommes en qui il a confiance et qui travaillent de toutes leurs forces au bien général, et qu'il va leur substituer des gens qui, durant dix-huit malheureuses années de pouvoir n'ont absolument rien fait dans ce sens ?

Mais, M. l'Orateur, voici une autre situation étrange. Mon honorable ami le député de Lanark-sud dit que nous faisons très bien de construire ce chemin depuis North-Bay en allant vers l'ouest. De son côté, le député de Toronto prétend que c'est très mal. En bien, M. l'Orateur, veuillez choisir entre ces deux opinions. Si vous en voulez d'autres relativement à ce projet adressez-vous au chef de l'opposition et si vous n'êtes pas encore satisfait consultez une douzaine d'autres membres de la gauche et vous aurez encore une plus grande variété d'opinions. Je me demande quelle politique la gauche pourrait énoncer en fait de chemin de fer.

L'honorable député de Toronto-sud, directeur du Pacifique, s'est permis une remarque à l'endroit de notre chef respecté, le très honorable premier ministre. Il a dit qu'il ne comprenait pas le contrat. Il a commis l'impertinence de prétendre que lui, l'auteur de ce projet et qui l'a fait valoir avec une habilité admirée de tout l'empire, il ne comprend pas ce contrat.

Je ne voudrais pas répondre au député de Toronto qu'il ne le comprend pas lui-même. Mais ce qu'il en a dit me permettrait bien de déclarer qu'il ne le comprend pas et ne le comprendra jamais. Il a parlé de traiter avec des fakirs. Je n'ai pas bien saisi le sens de ces remarques-là. Je voudrais savoir qui ils sont ; il serait bon de les nommer. J'ai cherché à lui faire dire le nom de celui qui lui a insinué qu'il était impossible de construire un chemin de fer jusqu'à Québec, mais il a refusé de me le dire. Il est bien facile de déclarer qu'on a rencontré quelqu'un qui nous a dit ceci ou cela ; mais moins facile de dire qui c'est. Lorsqu'on entend ainsi parler de quelqu'un dans l'enceinte du parlement on a droit de savoir qui il est, sinon celui qui en parle aurait dû se taire. Si nous connaissions ce particulier, nous serions en état de juger de la valeur de ses dires.

Il s'est présenté un autre cas fort intéressant. L'honorable député de Toronto s'est montré plein de sollicitude à l'endroit de MM. Mackenzie et Mann. C'était vraiment nouveau de sa part. Il s'est senti mortifié de voir qu'ils touchaient une simple subvention de $13,000 par mille. A la session même où cette subvention était accordée, l'honorable député demandait avec la plus grande véhémence qu'on cessât d'accorder des subventions. Aujourd'hui, que fait-il ? Il s'afflige de voir que MM. Mackenzie et Mann n'en obtienne pas assez.

L'honorable M. FIELDING : Il fait exception quant au Pacifique.

M. WADE : Oui, comme de raison, le Pacifique est toujours excepté. Il oublie que le chemin de fer de MM. Mackenzie et Mann fut construit à travers la région des prairies, la région riche et productive, tandis qu'on doit construire celui-ci du Pacifique à l'Atlantique et que la région riche doit venir au secours de la région plus pauvre. C'est ce qu'il devrait être capable de voir.

Je ne sais si je devrais en dire davantage.

Quelques VOIX : Continuez.

M. WADE : Eh bien ! je vais tâcher de faire plaisir aux honorables membres de la gauche. Je terminerai en disant que si la gauche pouvait faire comme elle le voudrait, elle ne pousserait pas ce chemin au delà de North-Bay elle permettrait au Grand Tronc de s'y raccorder à cet endroit, ce qui aurait pour effet de détourner tout le trafic de l'ouest vers le Grand Tronc et de le faire passer par les ports américains. Voilà ce qu'elle ferait s'il lui était possible d'agir, et c'est ce que nous ont dit deux membres de la gauche dans les discours qu'ils ont fait sur cette question. Pour moi, je souhaite que cette idée là ne puisse jamais se réaliser, et c'est ce que le peuple désire également. Je le dirai en toute sincérité aux honorables membres de la gauche chacun de ceux qui auront protesté ici contre ce projet dans son ensemble, aura bientôt à le regretter ; bientôt le verdict populaire leur prouvera qu'ils ont commis la grande erreur de leur vie en combattant ce magnifique projet du gouvernement. S'ils l'avaient traité honnêtement, s'ils avaient dit : Nous allons aider au gouvernement à faire réussir cette mesure, ils auraient eu leur part de l'honneur qu'elle va faire à ceux qui l'auront favorisée, et ils auraient abrégé au moins d'une couple d'années l'exécution de cette entreprise.

Dans les circonstances, c'est ce qu'ils auraient dû faire, et il est malheureux pour eux qu'ils aient cru devoir faire autrement. Qu'on ne vienne pas nous parler ici d'un projet acceptable à tous les partis. Quel qu'il soit, jamais un projet présenté par le gouvernement ne saura être acceptable à la gauche. M. l'Orateur, si le projet présenté par le chef de l'opposition lui-même l'avait été par le gouvernement, ces messieurs l'auraient combattu tout autant que celui qu'ils combattent à présent. Ils sont incontenta-

bles. Il est bien vrai qu'ils sont libres d'agir à leur guise en ces matières, mais j'espère qu'ils finiront un jour par s'élever au-dessus des exigences de parti lorsqu'il s'agira d'une grande entreprise comme celle-ci et qu'ils feront comme fait la gauche en Angleterre en certaines circonstances et pourront dire au gouvernement : Ce projet, cette mesure est favorable au bien public et nous allons l'appuyer cordialement. Si elle comporte quelques points qui demandent une retouche, nous allons travailler, dans l'intérêt public, à l'effectuer avec vous. Voilà ce qu'auraient dû faire ces messieurs ; ils ont fait autrement, c'était leur affaire. C'est malheureux pour eux, mais heureux pour nous qu'ils aient pris cette attitude, car ce projet va être adopté non seulement par la députation, mais par le peuple. Les honorables membres de la gauche vont se voir forcés de rester dans l'opposition pour au moins quinze ou vingt années encore.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : M. l'Orateur, si j'avais la foi robuste de mon honorable ami (M. Wade) je crois que je me ferais missionnaire. Il n'a pas besoin de redouter les fosses aux lions, ni les fournaises ardentes. Les hommes de sa trempe peuvent faire face à tous les dangers. Ce n'est pas seulement dans l'église ou sur le champ de bataille qu'ils peuvent prouver toute l'ardeur de leurs convictions. Mon honorable ami a dit qu'il avait les genoux forts. Est-ce là une expression cabalistique ? L'an dernier, M. Fraser, de Guysboro s'en est servi dans cette Chambre.

Une VOIX : Où est-il maintenant ?

M. MONK : Aujourd'hui, il est sur le banc, non pas le banc des ministres, mais il occupe un haut emploi salarié par l'Etat.

Il existe une autre vacance dans la province de la Nouvelle-Ecosse, et je supposais que mon honorable ami de Hants (M. Russell) s'était trouvé à même de refuser de la remplir—mais je lui conseillerais de ne pas s'endormir sur ses lauriers, car, si l'on peut juger de l'avenir par ce que laissent prévoir les événements actuels, le discours que nous venons d'entendre me porte à croire que l'honorable député d'Annapolis (M. Wade) est un concurrent sérieux pour son voisin de pupitre. Mais cette foi dans la réussite de cette entreprise n'est pas partagée par tout le monde. L'honorable chef de l'opposition ne se montre pas aussi crédule, et je constate, d'après ce que je vois ici, que ce sentiment n'est pas aussi ardent chez les députés de la province de Québec qui représentent des intérêts analogues à ceux dont mon honorable ami s'est fait le champion enthousiaste. Où se trouvent donc ces députés maintenant ? L'an dernier, quand mon honorable ami .sir Wilfrid Laurier) a présenté le projet que nous discutons de nouveau, aujourd'hui, ils étaient tous présents pour applaudir leur chef. Ils se sont montrés très intéressés au prolongement de la section de l'est dont je veux parler brièvement. Mais où donc se trouvent-ils, aujourd'hui ? Ils n'ont pas la foi tenace de mon honorable ami d'Annapolis. Je me trouve dans leur cas. Je ne veux ni revenir sur les arguments qu'ont exposés avec tant de force les orateurs qui m'ont précédé, ni discuter tous les détails de ce contrat supplémentaire, mais la Chambre me permettra peut-être, en constatant mon désir de ne pas répéter ce qu'on a dit déjà et d'une façon bien plus habile que je ne saurais le faire, de lui exposer l'opinion d'un député de la province de Québec. Il me sera permis de venir confirmer l'impression que j'ai ressentie, lorsque ce projet a d'abord été présenté, l'an dernier, impression que la marche des événements n'a fait qu'accentuer. Je voudrais aussi déclarer ce que je pense de ce projet, en ma qualité de représentant d'un comté de la province de Québec—non pas, M. l'Orateur, que j'imagine qu'une question de cette importance doive être étudiée au point de vue des intérêts de telle ou telle province, loin de là. Il s'agit d'une question nationale qui doit être envisagée comme intéressant tout le pays, toutes les provinces du Canada. Elle concerne à un haut degré les anciennes provinces qui, il ne faut pas l'oublier, mettront à exécution cette entreprise, car ce chemin de fer se construira, il n'y a pas de doute là-dessus ; à mon avis, il nous appartient à nous députés de la province de Québec qui siégeons de ce côté-ci de la Chambre, quelque petit que soit notre nombre, il nous appartient, vu l'indifférence qui cache, peut-être, un changement d'opinions chez nos amis et nos collègues de cette province, de faire connaître à la Chambre les opinions que nous entretenons sur ce projet du Grand-Tronc-Pacifique.

Mon honorable ami d'Annapolis ne nous blâmera pas, je crois, si nous étendons les bornes de la discussion au-delà du contrat qui nous est soumis. Nous suivons en cela l'exemple du premier ministre qui, le premier, a donné plus de champ à ce débat. tous les membres de cette Chambre reconnaîtront avec moi qu'il nous est impossible d'étudier les changement importants apportés à ce contrat supplémentaire, en limitant exclusivement à ce dernier le terrain du débat. Il nous faut donc, dans une certaine mesure, envisager toute la question. Mon très honorable ami a remonté de 200 ans dans le passé., Il a parlé, non pas pour la première fois, des voyages du Père Albanel. Que le premier ministre me permette de lui dire que ce religieux avait d'après l'histoire, la réputation de tenir les promesses qu'il faisait même aux Peaux-Rouges; et, pour donner un autre cours à la discussion afin d'éviter, peut-être, des répétitions, je prétends qu'en dépit de l'importance qu'il accorde aux relations des voyages d'exploration du Père Albanel, voyages qui datent de 200 ans, et plus avant l'invention des machine à

vapeur, mon très honorable ami ne possède pas la qualité caractéristique de ce grand missionnaire. A ce propos, il me semble et j'attends d'être contredit sur ce point par le premier ministre et ses collègues de la province de Québec, qu'il veut nous faire prendre l'ombre pour la proie. Je n'ajoute pas la moindre foi dans la description qu'il nous a faite, l'an dernier, des avantages de la contrée que traversera la division de l'Est. Un grand nombre de députés et beaucoup de citoyens de la province de Québec n'ont jamais placé de fortes espérances dans le prolongement de cette section. Mon très honorable ami et tous les députés de la province de Québec n'ignorent pas ce fait.

D'après ce que nous trouvons dans cet arrangement supplémentaire, d'après les faits qui sont venus à notre connaissance depuis la dernière session, je considère qu'on a abandonné ce projet, pour le moment, du moins. Quel que soit l'effet de cette décision pour la province d'Ontario, effet identique à celui qu'elle causera en tant que la province de Québec est concernée, cette partie de l'entreprise intéressant notre province a été mise de côté. M. l'Orateur, bien loin de nous donner un chemin de fer transcontinental, on a fait disparaître de ce contrat ce qui pouvait donner cette caractéristique à ce projet, et le Grand Tronc a obtenu absolument ce qu'il avait d'abord en vue. Cette compagnie pourra donc détourner le trafic de l'ouest, et c'est là une question qui intéresse, dans une certaine mesure, au moins, les anciennes provinces de la confédération. Elle détournera ce trafic au profit des Etats-Unis, ce qu'elle a toujours eu l'intention de faire.

On a cru, un certain temps, que ce chemin de fer à travers lecontinent rapporterait de grands avantages à la province de Québec. C'est, du moins, ce qu'alléguaient les partisans du gouvernement qui ont cherché à pousser, par ce moyen, leurs intérêts politiques en vue des élections prochaines. Le fait est, cependant, que la population de cette province montre de l'indifférence à l'endroit de cette entreprise, et certains membres de la droite connaissent parfaitement les raisons de cette apathie. Et d'abord, le peuple de la province de Québec savait qu'en dépit des intentions du premier ministre, le Grand Tronc aurait pleine liberté d'atteindre le but convoité par lui depuis si longtemps. On a essayé de démontrer que ce chemin de fer aid erait grandement à la colonisation de notre province. Quiconque étudie tant soit peu cette question, sait que l'œuvre de la colonisation a besoin d'aide ; mais tout le monde comprend aussi que le prolongement du Grand Tronc vers l'est ne sera d'aucun secours à la colonisation de la province de Québec. La population de cette dernière ne peut voir d'un bon œil la construction d'un chemin de fer exclusivement destiné au commerce d'exportation. Le mi-

tre de l'Intérieur a déclaré, avec beaucoup de franchise, que durant les mois d'été, le transport du grain de l'ouest devrait se faire par eau et qué ce ne serait qu'en hiver qu'on pourrait transporter ce grain qui passerait par le chemin de prolongment vers l'est, à travers la province de Québec et se dirigerait de là vers les provinces maritimes. S'il en est ainsi, on doit présumer que cette entreprise ne rapporterait que fort peu d'avantages à la province de Québec. Nous savons que ce chemin de fer ne passera pas, autant que faire se pourra, dans les endroits habités de cette province dont le crédit se trouve engagé tout autant que celui des autres provinces. Il pénétrera jusqu'au nord, jusqu'à une région que nous connaissons à peine. Il évitera les grandes cités, à l'exception de la ville de Québec, et si cette voie ferrée ne sert qu'au commerce de transport durant l'hiver, de quelle utilité peut-elle être pour Québec même ? J'ai toujours réclamé la construction d'un pont sur le Saint-Laurent à Québec. Je crois que les deux rives de ce fleuve se trouvant réunis par un pont à Montréal, on devrait les relier aussi de la même façon à Québec. Mais je n'ai jamais demandé qu'on engageât le crédit du pays pour un montant de $6,000,000 pour la construction d'un pont dont le coût ne devait pas, d'abord, dépasser $4,000,000. Si, après cette dépense, il est vrai de dire avec le ministre de l'Intérieur, que le Grand-Tronc-Pacifique ne sera qu'un chemin de transport durant l'hiver, la ville de Québec ne retirera pas grand avantage de cette entreprise. Remarquons que la vallée de l'Ottawa, celle de la Lièvre et de la Rouge ne se trouvent pas sur le tracé de cette voie ferrée. Nous savons, toutefois, qu'elles contiennent des millions d'acres de terre qui n'attendent que les colons pour devenir des régions prospères. Cependant, l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) se montre tout aussi indifférent que les autres partisans du gouvernement ; il laisse sacrifier les intérêts de son comté menacés par le fait que ce chemin de fer ne pourra aider au développement et à la colonisation de ces parties de la division qu'il représente ici. La région fertile du nord de Montréal, qui, malheureusement, manque de voies ferrées, ne retirera nul profit de la construction du Grand-Tronc-Pacifique. Ce dernier touche à peine la vallée du Saint-Maurice. Donc, à l'exception de la cité de Québec, cette partie de notre province qui devra payer sa part dans le coût de la construction de cette ligne, ne retirera de celle-ci aucun avantage appréciable. Qu'on compare ce projet avec celui d'un chemin de fer reliant l'Atlantique au Pacifique, traversant les parties connues et habitées de la province d'Ontario et la province de Québec d'un bout à l'autre. Dans ce dernier cas, cette voie ferrée nous procurerait les avantages que nous avons tous en vue : nous aurions un chemin de fer transcontinental national

qui favoriserait les grands centres de la province de Québec et développerait les districts habités qu'il traverserait.

On a cru aussi dans notre province que cette ligne servirait à la colonisation. A ce propos, je rappellerai à la Chambre la nature de la protestation que j'ai faite, l'an dernier, lorsque nous avons discuté le premier contrat. Ce que je disais alors, est encore plus vrai aujourd'hui. La population de la province de Québec, à l'heure qu'il est, désire ardemment développer les immences étendues de terres que nous possédons, terres fertiles assurément mais il nous manque les avantages des voies ferrées. Mon honorable ami, le ministre de la Justice et les autres représentants de la province de Québec savent parfaitement que dans la partie est de cette province, dans le comté représenté ici par l'honorable Solliciteur général, nous avons, une région qui égale en superficie l'Angleterre elle-même. Mon honorable ami (l'honorable R. Lemieux) n'ignore pas que nous avons là d'immenses étendues de terres fertiles dont le développement est uniquement retardé par le manque de chemins de fer.

L'honorable R. LEMIEUX : Lorsque j'ai présenté une proposition de loi pour avoir un chemin de fer dans ce comté, mon honorable ami m'a combattu.

M. MONK : L'honorable Solliciteur général se trompe. Je ne me souviens pas avoir combattu un bill qu'il aurait présenté aux fins qu'il indique. J'ai favorisé l'adoption de plusieurs propositions de loi demandant la construction de chemins de fer dans cette partie du pays. Je ne me rappelle pas en avoir combattu une seule. Je puis faire erreur, mais je ne le crois pas. A tout évènement, mon honorable ami doit avouer qu'on a besoin de voies ferrées dans cette région. Le capitaine d'un navire sur lequel je me trouvais dans la baie des Chaleurs m'a dit qu'on pouvait établir facilement dans ce district cinquante paroisses avec une population d'un million d'habitants. Ce qu'il faut à cette partie du pays, ce sont les moyens d'atteindre ces terres fertiles. Si l'on passe à l'ouest, on trouve la vallée si connue du lac Saint-Jean que ne traversera pas le chemin de fer projeté; dans cette contrée, s'il faut en croire la circulaire distribuée par mon honorable ami, le ministre de l'Intérieur, on compte plus de 20,000,000 d'acres de bonnes terres arables dont seulement 500,000 acres sont en culture. Si un chemin de fer la traversait, si on la développait d'une façon intelligente, cette région si riche et si connue que les promoteurs du Transcanadien veulent ouvrir à la colonisation, pourrait devenir pour la cité de Québec une zone de colonisation surpassant en fertilité tout ce qu'aucune autre ville ,dans le monde entier, peut présenter dans ce genre.

Et si l'on remonte le Saint-Laurent, on voit sur les deux rives de grandes étendues de terres fertiles colonisées par-ci par-là, mais qui manquent de chemins de fer. Nous avons en arrière de Montréal des terres immenses de ce côté-ci de la hauteur des terres, c'est-à-dire en deçà du tracé du chemin de fer projeté. On y a fait des arpentages et cette contrée est connue, fertile, ouverte à la colonisation. Elle serait une source de revenus pour Montréal et pour le commerce en général, si l'on y construisait des voies ferrées. Même dans les parties les plus anciennes de cette province, ce qui doit être aussi le cas pour Ontario, on de grandes étendues de terres dont la production serait doublée, si des chemins de fer les traversaient. Dans mon propre comté, dans celui des Deux-Montagnes, il y a sept ou huit paroisses qui n'ont jamais pu obtenir des communications par chemin de fer avec Montréal, et, cependant, l'an dernier, elles y ont expédié pour au delà de $1,200,000 de produits de la ferme. Ce chiffre, je n'hésite pas à le dire, serait doublé si nous avions des moyens de communications par chemin de fer.

Il y a beaucoup de vrai dans ce qu'a dit mon honorable ami de Lanark-sud (honorable M. Haggart), quand il a affirmé qu'au lieu de dépenser $50,000,000 pour la construction de cette partie du chemin de fer Canadien du Pacifique qui traversera la province de Québec, nous pourrions utiliser ce montant de bien d'autres façons, avec beaucoup plus de profit pour le pays. C'est l'opinion de la grande majorité des habitants de la province de Québec. Si mon très honorable ami veut se donner la peine d'interroger ceux qui, depuis dix ou quinze ans, se dévouent presque exclusivement à la colonisation, il constatera que toutes ces personnes lui diront que dépenser $50,000,000 de cette façon, en tant que la colonisation se trouve concernée, est un pur gaspillage, et que ce dont nous avons besoin dans la province de Québec, à l'heure actuelle, ce sont des routes qui nous permettront de pénétrer dans ces régions, des chemins de fer qui mettront ces dernières en communication avec les grands centres commerciaux, J'ose dire, M. l'Orateur, que le premier ministre et ses collègues ont, en en vérité, abandonné l'idée de construire la division de l'est. J ecrois qu'en garantissant, non pas en dépensant, $10.000,000 pour la construction de quelques-unes de ces voies ferrées, on ne ferait rien perdre au pays, mais qu'au contraire on retirerait de ce chef, en tant que la colonisation est concernée, des avantages beaucoup plus considérables que si l'on dépensait $50,000,000 pour la construction d'un chemin de fer passant sur l'autre versant des terres, dans des régions qui nous sont inconnues. Le Grand-Tronc-Pacifique, comme chemin de colonisation, ne peut être d'aucune utilité à la grande majorité de la province de Québec.

Mon honorable ami (M. Wade) a une foi absolue dans cette section de l'est. Il dé-

clare que les électeurs d'Halifax demanderont à l'honorable chef de l'opposition un compte sévère de l'attitude qu'il a prise en combattant ce projet. Ces personnes oublieraient, comme l'a fait l'honorable député, que dans la proposition de l'honorable chef de la gauche se trouve, non pas une déclaration vague et prêtant à l'ambiguïté, mais une déclaration positive relativement à un plan réalisable de chemin de fer transcontinental national, qui s'étendrait d'un océan à l'autre, de la province de Québec aux provinces maritimes. Devons-nous nous étonner de nous trouver dans la position où nous nous débattons aujourd'hui ? Je ne le crois pas. Mon honorable ami se rappellera que le projet qu'on nous demande de compléter maintenant, a été mûri au cours de la session laborieuse que nous avons eue, l'an dernier. Le premier ministre nous l'a présenté comme revêtant un caractère d'urgence absolue, et j'ai encore présentes à la mémoire les paroles de mon très honorable ami suppliant le ciel de permettre qu'il ne fût trop tard pour l'adoption de cette mesure. Mais quelle fut dès l'origine, l'attitude prise par le Grand Tronc ? Qui pourrait croire que cette dernière n'a pas reçu l'approbation du gouvernement ? Nous est-il possible de penser que la Compagnie du Grand Tronc qui a commencé, dès les premiers mois de l'année 1902, à murir ce projet, à faire des estimations, des études pour demander enfin au parlement de constituer en corporation la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, nous est-il possible de penser que le Grand Tronc n'a pas reçu de ce gouvernement la promesse que ce projet recevrait l'appui des ministres ? Non. La première intention imprimée par le Grand Tronc se trouve dans cette demande d'une charte lui permettant de construire une ligne de North-Bay à l'ouest. A la dernière réunion des actionnaires du Grand Tronc, sir Rivers-Wilson a exprimé formellement cette idée. Cependant, nous savons tous ce qui s'est passé. Quelques jours avant que le premier ministre eût présenté son projet de loi, ou quelques jours après, nous avons assisté à un grand mouvement commencé à Québec. Les promoteurs du chemin de fer Transcanadien sont tous accourus à Ottawa; les intéressés dans la construction du pont de Québec ont suivi cet exemple. Les députés de cette province ont employé toute leur influence auprès des ministres, et ces derniers se sont rendus aux demandes de ces députations. Nous savons aussi comment, plus tard, lorsque ce projet de loi subit l'épreuve de la discussion devant le comité, les représentants des provinces maritimes ont demandé avec instance, malgré le désir du gouvernement d'avoir une partie de ce chemin de fer dans leurs provinces respectives. Quel a été le résultat de ces démarches ? Le gouvernement en est revenu au projet d'abord élaboré par le Grand Tronc relativement à la section de l'est de Québec.

Sir WILFRID LAURIER : Ecoutez ! écoutez !

M. MONK : C'est alors que mon très honorable ami a décidé de prolonger cette section jusqu'à Moncton. Tout cela s'est bâclé à la hâte. Nous savons, aujourd'hui, que l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Blair)n'a pas été consulté relativement à ces changements. C'est ce qu'il a déclaré lui-même à la Chambre, lorsqu'il a expliqué son attitude, au cours de la dernière session.

Il a affirmé alors qu'on ne l'avait pas consulté lorsque ce projet avait été étulié et finalement adopté. Dans ces circonstances, on ne doit pas s'étonner si ce projet que le ministre des Chemins de fer d'alors qualifiait d'hybride, et qu'on a adopté à seule fin de satisfaire les promoteurs du Grand-Tronc-Pacifique et les hommes politiques intéressés, n'a reçu qu'une approbation indifférente même des provinces qui devaient, supposait-on, en retirer des bénéfices.

Quant à la Compagnie du Grand Tronc elle-même, il est évident, aujourd'hui, qu'elle a toujours considéré que la section de l'Est lui serait un fardeau, au point de vue politique. Aussi voulait-elle s'en débarrasser le plus tôt possible. Il est certain que, dans la province de Québec, on a commencé à entretenir et même à formuler des doutes sur la sincérité du gouvernement quand il a promis de construire cette section. Un journal qui ne fait pas la lutte aux ministres actuels, a publié, il y a quelques mois, un article très signatif où l'auteur disait que si, en dépit des arguments invoqués en faveur du prolongement de la section de l'Est, le gouvernement, grâce à des influences, abandonnait le projet, les partisans de cette entreprise sauraient se rappeler cette attitude.

L'honorable R. LEMIEUX : Mon honorable ami veut-il nous faire connaître le nom de ce journal ?

M. MONK : Oui, c'est le journal " La Presse " qui a une très grande circulation dans la province de Québec, qui a toujours appuyé ce projet. L'auteur de l'article en question terminait en disant que si comme certains le prétendaient, le gouvernement n'était pas énergique, si ce dernier abandonnait réellement le prolongement de la section de l'Est, ceux qui avaient entretenu cet espoir parmi le peuple et appuyé cette entreprise, demanderaient au gouvernement un compte sévère de cette volte-face. Peut-être mon honorable ami se rappelle-t-il avoir lu cet écrit.

M. LEMIEUX : Oui, mais je voudrais connaître la date de la publication de cet article.

M. MONK : Je l'ignore.

M. CASGRAIN : L'honorable député a-t-il modifié son opinion depuis ?

M. LEMIEUX : Je me rappelle avoir lu cet écrit.

M. MONK : A mon avis, un autre fait qui semble faire mieux connaître les dispositions et la politique du gouvernement quant au prolongement de cette division jusqu'à Québec, jusqu'aux provinces maritimes, c'est que le gouvernement ne s'est nullement occupé de cette question depuis la dernière session. On a déjà insisté sur ce point. Dès l'ouverture de la session actuelle, j'ai demandé si l'on avait préparé quelques relevés, exécuté quelque travail se rapportant à cette section, et nous avons constaté que rien n'avait été fait. Pourtant, les promoteurs du Grand-Tronc-Pacifique et le gouvernement se sont employés de toutes leurs forces à terminer cet arrangement en ce qui concerne la section de l'Ouest ! Sir Rivers-Wilson, le président du Grand Tronc, n'a pas fait la moindre allusion à la section de l'Est, dans son discours aux actionnaires de cette compagnie. Il n'a pas dit que ce prolongement serait avantageux ou non à l'exploitation du nouveau chemin de fer dont les promoteurs sont les directeurs du Grand Tronc. L'honorable leader de l'opposition a signalé un point d'une grande portée, lorsqu'il a dit qu'à une réunion des actionnaires du Grand Tronc, on a distribué à ces derniers un mémoire qualifié d'officiel. Nous ignorons si ce document a été préparé par le gouvernement ou les directeurs de la compagnie, mais il y est question du prolongement de la division de l'Est comme d'une entreprise prématurée. Les membres de la Chambre ont dû remarquer le mouvement de vivacité échappé au ministre des Finances, quand on a fait allusion à ce mémoire ; il a désiré savoir d uchef de l'opposition le nom de l'auteur de ce document et comment on avait mis celui-ci en circulation. Il me semble que le gouvernement, ayant été certainement mis au courant de toutes les procédures de cette assemblée, devait nous donner quelques explications sur la nature de ce document.

Sir WILFRID LAURIER : Le gouvernement ne connaît absolument rien de ce mémoire.

M. MONK : Le très honorable premier ministre a-t-il cherché à obtenir des renseignements ?

Sir WILFRID LAURIER : Non. Mon honorable ami (M. Monk) dit que nous devons donner des explications. Nous ne pouvons expliquer une affaire dont nous ne connaissons pas le premier mot. Nous n'avons jamais entendu parler d'un mémoire de ce genre, mémoire qui, à mon avis, n'existe pas.

M. MONK : Mon très honorable ami ne peut avoir de doute à ce sujet, car on fait allusion à ce mémoire dans le compte rendu officiel de l'assemblée des actionnaires. Si je ne me trompe, un des orateurs a dit qu'il avait entre les mains un mémoire officiel.

Sir WILFRID LAURIER: Non; on a simplement dit qu'on avait préparé un mémoire.

M. MONK : Non pas. Le compte rendu officiel du discours de cet actionnaire dit :

Dans le mémoire officiel, je lis que le rapport de la construction de 500 milles de chemin de fer de Québec à North Bay est probablement prématuré—

En ma qualité de représentant d'un des comtés de la province de Québec, je suis tout à fait surpris de constater qu'en vertu d'une stipulation du nouvel arrangement le Grand Tronc aura le droit de louer des parties de ce chemin de fer, avant que cette voie soit terminée. Si l'on rattache le contrat supplémentaire fait par le Grand-Tronc-Pacifique aux demandes de subventions faites par cette même compagnie au gouvernement d'Ontario, pour aider à la construction d'un embranchement traversant la partie occidentale la plus éloignée d'Ontario et se prolongeant jusqu'aux grands lacs, on ne saurait douter que le Grand-Tronc-Pacifique est bien déterminé, grâce à la connivence du gouvernement, de s'exempter, pour son plus grand avantage, de prendre à sa charge la section de l'est telle que prolongée par le gouvernement à grands frais à travers des difficultés sans nombre, prolongement qui s'étendra de Winnipeg jusqu'à un certain point d'où il sera facile pour le Grand-Tronc-Pacifique de faire partir sa ligne de North-Bay. Le Grand Tronc verra donc se réaliser son premier projet. Voilà un point qui n'inspire pas aux habitants de la province de Québec beaucoup de confiance dans la sincérité et la sollitude du gouvernement quant au prolongement de ce chemin de fer dans cette province.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami a dit, il y a un instant à peine, qu ela population de cette province se montrait tout à fait indifférente à la construction de cette partie du Grand-Tronc-Pacifique,

M. MONK : L'honorable premier ministre comprendra que la grande masse des habitants de la province de Québec qui n'a aucun intérêt dans ce chemin qui passe dans des régions inhabitées, ne se préoccupe pas de la construction de cette voie autant qu'elle le ferait si cette ligne traversait les parties habitées de cette province. Il me semble que nous, qui représentons ici cette dernière, devrions considérer que cette entreprise qu'on nous demande d'exécuter est sérieuse, que nos électeurs devront payer leur part de l'immense dépense qu'entraînera la construction du chemin de fer.

Sir WILFRID LAURIER : Ecoutez ! écoutez !

M. MONK : Mon très honorable ami ne doit pas croire qu'en parlant comme je le fais, je désire simplement défendre les droits des provinces. J'envisage comme étant un projet national la construction de cette voie continentale ; mais en ce qui concerne la province de Québec, nous voulons que cette entreprise soit exécutée le plus tôt possible.

M. LEMIEUX : Ecoutez ! écoutez !

M. MONK : Mon honorable ami dit : Ecoutez ! écoutez !

M. LEMIEUX : Je partage l'opinion de l'honorable député.

M. MONK : Mon honorable ami, en sa qualité de membre de l'administration, est-il prêt à nous donner une garantie quelconque que le gouvernement a sérieusement l'intention de prolonger la section de l'est ?

M. LEMIEUX : Certainement.

M. MONK: Je ne veux pas parler d'un avenir médiat, après que nous aurons été élus pour une autre législature ; mais cette partie du chemin sera-t-elle construite en même temps que la division de l'Ouest ?

M. LEMIEUX : Ecoutez ! écoutez !

M. MONK : Puis-je, si cela est vrai, demander à mon honorable ami ce qu'on a fait, depuis la dernière session, dans le but de donner, non pas seulement à la population de la province de Québec, mais à celle de tout le Canada, une idée du tracé que suivra cette ligne ?

M. LEMIEUX : Mon honorable ami vient de décrire lui-même cette route. Il a dit que ce chemin de fer traversera des régions inhabitées.

M. MONK : L'honorable Solliciteur général considère-t-il que cette description est suffisante de la part d'un membre du gouvernement ?

M. LEMIEUX : C'est la description que l'honorable député de Jacques-Cartier a faite de ce traité.

M. MONK : Mon honorable ami accepte-t-il cette description ? Avoue-t-il que ce chemin de fer ne sera d'aucun avantage au public ? Il me semble que nous avons devant nous assez de faits, surtout si nous considérons ce qui s'est passé à l'assemblée des actionnaires du Grand Tronc à Londres, les concessions que les promoteurs de ce chemin de fer ont demandées et obtenues, l'inaction complète du gouvernement depuis la dernière session, le silence du très honorable premier ministre sur ce qu'il se propose de faire à l'heure qu'il est, que le temps est arrivé de déterminer le tracé de cette ligne, il me semble, dis-je, que nous avons devant nous assez de faits pour nous donner le droit d'entretenir de graves soupçons sur ce qui fait la nature de ce contrat, sur ce que le gouvernement se propose de faire quant à la section de l'Est. Quant à moi, je suis convaincu qu'à part du prolongement du Grand Tronc jusqu'à Winnipeg, travail qui se ra le plus coûteux, le plus difficile et le moins rémunérateur dans toute cette entreprise, mais travail que le gouvernement a certainement l'intention de faire, le reste de l'entreprise ne sera pas exécuté de sitôt. A mon sens, nous avons le droit d'avoir une déclaration autorisée sur ce point important.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La Chambre rentre en séance à huit heures.

M. MONK : Je vous remercie beaucoup, M. l'Orateur, d'avoir avancé de quelques instants la suspension de la séance avant six heures, parce que c'était mon intention lorsque je me suis levé pour prendre la parole de limiter mes remarques à l'aspect de cette importante question telle que nous l'envisageons dans la province de Québec. Je ne veux pas l'examiner sur tous les côtés, tâche qui a déjà été bien remplie par ceux qui m'ont précédé. L'honorable député d'Annapolis a dit qu'il enviait à mon honorable ami de Toronto-ouest (M. Osler) sa position de directeur de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, probablement pour la même raison que je la lui envie moi-même. Tous nous aimerions à être directeurs de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, mais à part les avantages que cette charge comporte, elle donne à celui qui la remplit une expérience et une connaissance des questions financières qui lui permettent de critiquer un contrat de cette sorte plus lucidement que nous profanes ne pouvons le faire. Mon honorable ami de Toronto a fait de toute la question une revue complète que je n'ai pas l'intention de reprendre après lui, et d'ailleurs, il me faudrait trois fois plus de temps que lui pour arriver aux mêmes conclusions. Je veux donc me borner à montrer que nous des vieilles provinces avons de justes raisons d'alarme au sujet du projet tel qu'il nous est soumis, et j'espère que mes honorables amis de la province de Québec, des deux côtés de la Chambre, ceux qui ne partagent pas mes appréhensions, travailleront à me rassurer. Les avantages que le Grand Tronc obtient dans ce deuxième arrangement ont dû frapper tout le monde, et je dois dire, bien que j'aie écouté attentivement mon honorable ami d'Annapolis, que celui-ci n'a pas du tout ébranlé les arguments solides apportés par mon honorable ami de Toronto-ouest hier soir.

Pour vous en donner un exemple, M. l'Orateur, l'honorable député d'Annapolis nous a dit qu'il était absolument impossible à la compagnie d'acquérir son matériel roulant de la manière qu'explique l'honorable dé-

puté de Toronto-ouest. Il me semble pourtant hors de tout doute que c'est de cette façon que la Compagnie du Grand Tronc entend outiller son chemin. Sir Charles Rivers-Wilson l'a dit en termes bien formels à l'assemblée des actionnaires de la compagnie. C'est le plan que la compagnie a adopté; elle va faire l'acquisition de son matériel roulant de la même manière que toutes les compagnies de chemins de fer. Elle a même déjà commencé et il n'est pas besoin d'être prophète pour dire que c'est ainsi que la chose va se faire. Il ne faut nous imaginer non plus que nous n'aurons pas légiférer de nouveau sur cette question. Pour ma part je suis bien convaincu qu'à toutes les sessions, pendant les huit ou dix prochaines années, nous allons avoir à faire de nouvelles lois et s'il y a quelque chose d'incomplet dans le contrat actuel, le parlement sera appelé à y remédier à la prochaine session. C'est ainsi que les choses vont se passer, et ni la Compagnie du Grand Tronc, ni celle du Grand-Tronc-Pacifique n'avanceront un seul sou pour acheter l'outillage du chemin. Je ne crois pas que le contrat mette aucun obstacle à l'exécution de ce plan. Mon honorable ami d'Annapolis doit avoir remarqué qu'il est dit dans le contrat que la compagnie se procurera son outillage de la même manière que les compagnies de chemin de fer se le procurent ordinairement. Or, la manière ordinaire sur ce continent, et probablement sur l'autre, est l'intermédiaire des compagnies de crédit. C'est la manière que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a adoptée, que tous les chemins de fer ont de fait adoptée, et il ne peut y avoir de doute que c'est la manière que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique propose d'adopter pour l'acquisition de son matériel roulant, parce qu'il est dit spécialement dans le contrat que les dépenses d'exploitation comprendront les sommes à payer tous les ans pour éteindre la dette contractée pour l'outillage. Comme avocat, je ne vois pas moi-même d'objection à donner une hypothèque dans ce but. En résumé, la compagnie ne prendra rien sur son capital pour acheter son outillage qu'elle paiera avec ses revenus en même temps que les autres frais d'exploitation. Il y a beaucoup d'autres exemples de ce genre.

Mon honorable ami d'Annapolis a dit que le gouvernement se réservait par le contrat le droit de réglementer les tarifs, mais je n'ai pas besoin de dire à cette Chambre parce que les honorablesdéputés le savent comme moi, qu'il est impossible dans un arrangement de ce genre de se réserver la réglementation des tarifs. Il est impossible d'obliger le trafic à suivre telle ou telle route. C'est une chose impraticable. Le contrat va aussi loin que possible dans cette direction, mais il est impossible de tracer au trafic l'itinéraire à suivre, et nous serons toujours impuissants à empêcher la Compagnie du Grand Tronc d'envoyer à Portland l'immense trafic de l'ouest au lieu de le diriger vers les ports de notre pays. Au sujet des tarifs le seul moyen qu'il y aurait de les réglementer serait la propriété du chemin par l'Etat. Rien n'est plus vrai que ce que M. Blair a dit ici à la session dernière, à savoir: que le gouvernement est impuissant à réglementer les tarifs lorsque les compagnies viennent lui dire que si on les oblige à réduire le prix des transports, elles ne pourront plus en faire du tout. De sorte que je ne crois pas que cet argument de mon honorable ami d'Annapolis ait beaucoup de force.

Plusieurs points particuliers du contrat ont éveillé mon attention comme député de la province de Québec et habitant l'une des provinces de l'est, et après avoir bien étudié la question, je trouve que les changements apportés par le nouvel arrangement sont très importants. Mon honorable ami de Toronto-ouest et d'autres députés qui l'ont précédé les ont déjà signalés ; d'autres qui devront parler par la suite sur cette importante question les signaleront aussi sans doute. Pour moi, ce qui me frappe le plus, c'est que d'après l'ancien contrat, notre responsabilité était strictement limitée, tandis que maintenant, elle est illimitée. Dans le premier arrangement, nous ne garantissions les obligations qu'au montant de $13,000 par mille sur la section des prairies, tandis qu'aujourd'hui, nous sommes obligés d'en garantir suffisamment pour produire $13,000 par mille, ce qui est bien différent. Dans la section des montagnes, nous garantissons 75 pour 100 du coût d'établissement. Il n'y a pas de limite. Tout ce que la compagnie a à faire, dans les deux cas, c'est, littéralement, de fabriquer en masse des obligations et de les faire garantir par le gouvernement pour avoir tout l'argent dont elle aura besoin. Notre responsabilité est donc illimitée. Un autre point très important, c'est que le gouvernement n'exerce aucun contrôle sur l'émission des obligations. Cela semble incroyable, mais la compagnie est le seul juge du temps, de l'endroit et du chiffre auxquels seront émises ces obligations. C'est là un autre point très important. Non seulement nous n'avons aucun contrôle sur les dépenses prévues du chemin de fer et sur le surplus nécessaire après que nous aurons fourni les $13,000 par mille sur la section des prairies, ou les 75 pour 100 du coût de la voie dans les montagnes, quel qu'il sera, mais la compagnie peut en dehors de cela émettre elle-même autant d'obligations qu'elle voudra, et se trouver , en vertu de la garantie de ces obligations, sur un pied d'égalité proportionnelle avec le gouvernement dans les revenus du chemin, au cas où il serait mis sous séquestre. Le contrat dit aussi que le séquestre ne pourra être exigé qu'au bout de cinq ans de non-paiement des intérêts, de sorte que non seulement la compagnie est en sûreté pendant tout le temps de la construction du chemin, mais pendant dix

ans encore, et elle peut en outre laisser écouler une période supplémentaire de quatre années et onze mois sans qu'on puisse exiger d'elle aucun paiement d'intérêts.

Le contrat de l'année dernière, sur le chapitre du matériel roulant, disait $20,000,000, tandis qu'il ne dit plus que $15,000,000 dans le nouvel arrangement. Dans l'ancien contrat, la Compagnie du Grand Tronc était obligée de prendre $25,000,000 d'actions, mais le prix n'en était pas fixé, ou plutôt on ne stipulait pas de quelle façon elles devaient être payées, tandis que d'après le nouvel arrangement, la Compagnie du Grand Tronc ne peut vendre ces actions pour moins de la moitié de leur valeur. La compagnie aura aussi le droit de louer une partie seulement de la section de l'Est aux mêmes prix et conditions que pour toute la section, et il y a en outre un article significatif au sujet du droit que la compagnie se réserve de vendre au gouvernement à l'expiration de cinquante ans tous les embranchements dont elle n'aura pas besoin.

Après avoir lu attentivement le nouvel arrangement, je crois pouvoir affirmer que toutes les modifications que l'on a faites à l'ancien contrat ont pour but de donner à la Compagnie du Grand Tronc les moyens de mettre à exécution le premier projet de transcontinental qu'elle a formé, car il est très significatif de voir que nonobstant toutes les facilités qui ont été accordées à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique par le nouvel arrangement, de prélever de l'argent, la Compagnie du Grand Tronc va pouvoir s'étendre dans l'ouest sans dépenser beaucoup d'argent, car le président nous dit lui-même que la compagnie ne se rend responsable que de la somme de trois milllions de louis, ou cent dix-huit mille louis sterling d'intérêt seulement. Il me semble donc que l'on a donné à la Compagnie du Grand Tronc toutes les facilités possibles de mettre à exécution son premier projet.

Mon honorable ami d'Annapolis (M. Wade) a appuyé beaucoup sur le cautionnement de $5,000,000 versé par le Grand Tronc. Je ne veux pas mettre en doute l'honnêteté de la Compagnie du Grand Tronc, mais je crois que nous devrions savoir de quelle manière ce dépôt a été fait. Le contrat exige qu'il soit fait en numéraire ou en valeurs acceptées par le gouvernement, et les termes du reçu ne disent pas assez clairement que le dépôt a été fait en numéraire. Nous avons droit d'exiger que le gouvernement nous dise si ce dépôt a été fait en numéraire ou en valeurs acceptées, et s'il a été fait en valeurs, le gouvernement doit nous dire de quelle nature sont ces valeurs.

M. FIELDING : Je puis donner la réponse immédiatement. Le dépôt a été fait en numéraire.

M. MONK : Le reçu dit-il que le dépôt doit doit être remis au gouvernement sans intérêt après six mois d'avis. L'argent est-il réellement à la banque de Montréal ?

M. FIELDING : Il y est ; nous avons le certificat du gérant de la banque de Montréal.

M. MONK : Ce sont les paroles le l'honorable député d'Annapolis et le fait que le reçu n'est pas fait suivant la formule ordinaire qui ont éveillé mes doutes sur ce point.

On nous a dit ensuite, M. l'Orateur, que ce transcontinental national traverse la province d'Ontario et qu'il y créera un nouvel Ontario ; on nous a dit encore qu'il traverse la province de Québec où il créera une seconde province de Québec, mais d'après ce qui s'est passé depuis la dernière session, je ne crois pas que la section de l'Est soit construite. Elle le sera plus tard peut-être ; mais je ne crois pas que le gouvernement ait l'intention de la construire en même temps que l'autre section et de faire un transcontinental national. L'honorable député d'Annapolis nous a parlé de l'opposition qu'a rencontrée dans cette Chambre le projet de construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, mais il doit être évident à tout le monde que l'opposition qui est faite au projet actuel ne ressemble pas du tout à l'opposition qui a été faite autrefois au projet du chemin de fer Canadien du Pacifique. Le parti libéral d'alors s'opposait à la construction de ce chemin en disant que c'était un gaspillage injustifiable de l'argent du public et que le chemin n'était pas nécessaire, mais aujourd'hui pas un de nous ne dit qu'il ne faut pas ouvrir nos territoires de l'ouest. Tous nous nous accordons sur le principe qu'il faut un chemin de fer transcontinental, mais nous différons d'avis sur les moyens à prendre pour le construire. Nous sommes prêts à faire les dépenses et les sacrifices nécessaires pour aider au développement de cette partie importante du grand domaine national que nous avons dans l'ouest, mais la province de Québec et les anciennes provinces, sur le crédit desquelles la construction de ce chemin repose, croient avoir le droit de dire qu'il faut un chemin pour le Canada et non pas un chemin qui transportera les nombreux produits de l'ouest pour les routes américaines jusqu'à Portland. On a dit de l'autre côté de la Chambre que la gauche s'est opposée au prolongement de l'Intercolonial depuis Lévis jusqu'à Montréal, mais je ne me rappelle pas que la gauche ait jamais combattu ce projet. Nous avons toujours été en faveur du prolongement de notre chemin de fer national, tout comme nous le sommes aujourd'hui, mais nous différons sur les moyens à prendre pour accomplir cet objet. J'ai désapprouvé l'acquisition et la manière dont on a acquis le chemin de fer du Drummond. Je croyais alors, et je crois encore aujourd'hui, surtout depuis que je crois les chemins de fer de la rive sud du Saint-Laurent en si déplorable état, que nous aurions dû

choisir une route plus courte et beaucoup moins coûteuse, entre Lévis et Montréal mais je ne crois pas que personne de ce côté-ci de la Chambre se soit jamais opposé au prolongement du chemin de fer Intercolonial jusqu'à Montréal.

La politique du parti conservateur, M. l'Orateur, comprend aujourd'hui, telle que je l'entends, le prolongement de notre chemin de fer national l'Intercolonial, et si le gouvernement avait proposé immédiatement l'année dernière de prolonger ce chemin jusque dans les immenses territoires de l'ouest, pour ma part j'aurais applaudi de tout cœur à cette politique. Si le gouvernement avait proposé de construire lui-même son transcontinental en se réservant la direction entière du trafic depuis les profondeurs de l'ouest jusqu'aux bords des grands lacs, je n'ai aucun doute que cette politique aurait reçu l'appui unanime de la Chambre, et je crois que ce serait encore aujourd'hui le parti le plus sage à prendre. Par ce moyen nous serions les maîtres absolus de l'itinéraire du trafic de l'ouest jusqu'aux grands lacs ; nous développerions cet immense pays comme il est de notre devoir de le faire, et nous satisferions aux demandes légitimes des habitants de l'ouest et de la nombreuse immigration qui se porte maintenant dans ce pays, et en tout temps, particulièrement maintenant. Plus tard, s'il le faut, je serai prêt à favoriser le prolongement de l'Intercolonial jusqu'aux grands lacs. Présentement, ce prolongement représenterait une dépense de moins de $20,000,000. Les provinces de Québec et d'Ontario, comme les provinces maritimes en retireraient plus d'avantages et ce serait une dépense plus profitable que cet engouement, si je puis l'appeler ainsi, de vouloir faire passer un chemin de fer en arrière des Laurentides et de la hauteur des terres, chemin dont la construction va coûter au moins cent millions. Je dis cela parce que je ne crois pas que la section qui traverserait la province de Québec soit jamais construite, et encore moins celle de Moncton qui a été imposée au parlement de la manière que l'on sait l'année dernière. Je partage entièrement l'opinion exprimée par l'exministre des Chemins de fer et Canaux, qu'il n'est pas possible de croire que le pays approuvera jamais une dépense de $5,000,000 pour construire une chemin partiellement parallèle à l'Intercolonial, et qui ne sauvera que vingt-cinq ou trente milles entre Moncton et Lévis, si l'on adopte le tracé proposé l'année dernière entre Trois-Pistoles ou la Rivière-du-Loup et Métapédiac. Ce qui me frappe en tout ceci, comme contribuable de la province de Québec, et comme fervent croyant dans l'absolue nécessité d'un grand chemin de fer transcontinental, qui serait la propriété de l'Etat et administré par lui, c'est moins la dépense que la faute politique que commettent les ministres. Au sujet de la lacune dans le réseau national qu'il faudrait remplir entre les grands lacs à l'est et cette partie du chemin que le gouvernement construira dans l'ouest, je ne vois pas ce qu'il peut y avoir d'absurde ou de déraisonnable dans le projet soumis l'année dernière et cette année par l'honorable chef de l'opposition. Nous savons tous que la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique au nord du lac Supérieur peut transporter six fois plus de t rafic qu'elle n'en a aujourd'hui. Elle a été construite en grande partie aux frais du pays et pourquoi ne ferions-nous pas avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique un arrangement en vertu duquel non seulement le chemin du gouvernement, mais quatre ou cinq autres chemins de fer, si c'est necessaire, pourraient faire cicrculer leurs trains sur cette ligne qui traverse un pays qui a peu ou point de ressources. Ce serait éminemment logique, raisonnable et économique.

M. l'Orateur, je regretterais beaucoup d'apprendre qu'aucune des paroles que j'ai prononcées ce soir fût interprétée comme hostile à la Compagnie du Grand Tronc. Je suis très heureux de voir que ce chemin de fer va prendre sa part du trafic de l'Ouest, mais lorsqu'il s'agit de choisir entre les intérêts de cette corporation et ce que je crois être l'intérêt clair et indiscutable de mon pays, je n'hésite pas, et si nous mettions à exécution l'idée maintenant si répandue de la nationalisation des chemins de fer du pays, je ne crois pas que le Grand Tronc serait privé pour cela de sa part du trafic de l'Ouest. Il la recevrait du chemin de fer du gouvernement et la transporterait où il le jugerait à propos, et nous aurions fait notre devoir envers notre pays en dépensant notre argent à construire aussi promptement que possible une ligne entièrement canadienne d'un bout à l'autre du pays, car, après tout, M. l'Orateur, il doit être évident à tous ceux qui ont étudié ces contrats avec un peu de soin —et nous savons tous quel usage on va faire de ce dernier aussitôt qu'il sera approuvé par le parlement—qu'à l'exception de £62,-700 sterling dont la Compagnie du Grand Tronc est responsable tous les ans sur les obligations, ou £118,000 d'intérêt annuel, c'est sur notre crédit et notre crédit seulement que ce projet sera exécuté pour le bénéfice de la Compagnie du Grand Tronc.

Tels sont les faits, et dans ces circonstances il me semble qu'il serait juste, sage et patriotique, juste non seulement envers l'Ouest mais aussi envers l'Est, juste aussi envers les vieilles provinces qui sont certainement les garants de cette entreprise, enfin qu'il serait plus de notre intérêt d'engager notre crédit pour notre bénéfice, pour contruire un transcontinental national entièrement sur notre terrtoire et dans les profits duquel nous veillerions à ce que nos voisins du sud n'eussent aucune part, car après tout nous ne pouvons nier que les Américains tirent de notre pays de grands profits que nous pouvons avoir nous-mêmes. Il en a été

ainsi depuis très longtemps, et nos cousins de l'autre côté de la frontière se vantent qu'ils finiront par nous déposséder de notre pays entièrement. Ils ont commencé en 1792 a nous prendre une tranche considérable de territoire que tout le monde admet aujourd'hui nous appartenir réellement. Ils nous ont pris depuis d'autres tranches dans l'est, au centre, et dans l'ouest. Ils nous ont enlevé au nord une lisière très importante d'un territoire que beaucoup admettent être le nôtre. Ils ont contre nous une balance de commerce de $5,000,000 et cette balance augmente tous les ans. Ils envahissent paisiblement notre pays et emportent chez eux de grandes quantités de matière première que nous pourrions utiliser ici avec beaucoup plus de profits nous-mêmes. Et aujourd'hui à la suite d'une de ces circonstances encore toutes fraîches dans la mémoire de chacun de nous, une compagnie composée il est vrai de capitalistes anglais, mais ayant une administration américaine, va pénétrer dans notre immense territoire de l'ouest, et au lieu de diriger le trafic de cette région sur Montréal ou Québec, qui est prêt maintenant à le recevoir par eau ou par chemin de fer, grâce au pont que l'on construit à cet endroit,—au lieu de nous donner les bénéfices de ce trafic, dont nous ne pouvons exagérer la grandeur possible, parce qu'il couvre non seulement le territoire de l'ouest canadien mais aussi celui des Etats de l'ouest américain, cette compagnie après avoir obtenu de ce gouvernement tout ce qu'elle aura voulu obtenir, transportera ce trafic aussi rapidement qu'elle le pourra en dehors des frontières du Canada jusqu'au port américain de Portland. Est-ce que le plan proposé par le chef de l'opposition, n'est pas plus avantageux pour le Canada Son exécution ne demandera pas plus d'argent ou de crédit et il nous assurera le trafic du Nord-Ouest au lieu de l'envoyer à un port américain.

Ce projet n'est pas plus patriotique et plus avantageux sous tous les rapports que celui qui nous est soumis. Mes honorables amis de la droite répondront sans doute que la section de l'est sera construite comme on le propose. Mais pourquoi ne pas atteindre le même but par un moyen qui coûtera moins cher ? Le Grand Tronc a déjà abandonné Montréal pour Portland. Pourquoi faire le jeu de cette compagnie et priver nos ports canadiens de tout le trafic qui résultera de la construction d'un autre transcontinental ? Pourquoi aussi faire passer ce chemin en arrière de la hauteur des terres où personne dans la province de Québec n'en profitera. Voilà ce que pense un très grand nombre des mes compatriotes de la province de Québec du projet du gouvernement, et j'ai cru de mon devoir de faire connaître cette opinion à la Chambre.

Le principe de la nationalisation de tous les services publics qui a été si discuté pendant les dix ou vingt dernières années, et surtout la nationalisation d'un grand chemin de fer comme celui que nous voulons construire, est un principe qui finira certainement par triompher avec le temps. On a dit, et je crois que quelques-uns le croient, que la construction de ce chemin de fer par le gouvernement entraînerait une dépense trop forte. On a dit que les influences politiques nuiraient à la bonne administration de ce projet éminemment national. Mais après tout, sommes-nous un peuple inférieur ? Est-ce que les chemins de fer de l'Etat n'ont pas donné de bon résultats ailleurs et pourquoi n'en donneraient-ils pas ici ? Nous nous dégageons graduellement des influences néfastes qui peut-être à une certaine époque ont nui à la bonne administration de l'Intercolonial, mais pas autant qu'on a voulu le dire, et il n'y a rien de plus juste que cette observation de l'honorable chef de l'opposition qu'avec un chemin de cette importance et vu le développement qu'il donnerait au pays, nous devrions comme Canadiens, comme hommes qui ont les véritables intérêts de leur pays à cœur plutôt que les intérêts des partis, faire autant que les autres pays ont fait. On a nationalisé les chemins de fer en France et en Allemagne. La Russie a construit un transcontinental et les influences politiques n'ont pas influencé sa construction ni nui à son trafic. Ce principe a été mis en pratique avec succès dans d'autres possessions anglaises que le Canada et cette question est aujourd'hui d'un intérêt palpitant dans les Etats-Unis, où les conditions industrielles nouvelles qui s'y développent vont avant longtemps sans doute, les obliger à nationaliser leurs grandes lignes de chemins de fer. Les Américains n'ont pas hésité à se révolter, il y a cent ans, lorsqu'ils ont cru que le gouvernement de la mère patrie était trop oppressif. Ils ont fondé une grande nation et édifié un grand pays. Nous arrivons à notre virilité dans des circonstances plus favorables. Nous faisons partie de l'empire anglais. Nous sommes satisfaits de nos institutions politiques. Nous sommes aussi libres que nous pouvons l'être. Nous possédons un territoire immense, aussi grand que celui des Etats-Unis, et c'est notre devoir de le développer. Nous devons conserver avec un soin très jaloux toutes nos ressources et tout notre commerce, et la seule manière que nous pouvons y arriver avec certitude est de construire nous-mêmes ce transcontinental d'un bout à l'autre, et d'en conserver l'exploitation et la direction.

Nous avons de splendides voies de navigation, mais à côté de ces voies de navigation nous devons avoir une communication effective par chemin de fer, et un contrôle effectif sur les tarifs de transport si nous voulons recueillir les fruits que nous devons légitimement attendre des sacrifices que nous faisons en crédit et en argent pour la construction de ce chemin. Qu'avons-nous vu lorsque le gouvernement actuel a donné $500,000 à la Compagnie du Grand Tronc

pour améliorer le pont Victoria à Montréal ? Cette subvention a été payée à cette compagnie pendant même qu'elle faisait de Portland son terminus océanique. La compagnie donna comme raison que le port de Montréal n'avait pas les installations suffisantes. Or il n'y a pas d'installations suffisantes ni à Montréal, ni à Québec, ni à Saint-Jean ou Halifax, et si nous désirons garder notre trafic chez nous, nous devons outillé nos ports comme les Américains ont outillé les leurs. Nous devons prendre des moyens sûrs de garder pour nous exclusivement tout le trafic de l'ouest pour lequel nous faisons de si grands sacrifices.

Mon honorable ami d'Annapolis (M. Wade) a dit que les habitants de l'Ouest seraient assez bons patriotes pour expédier leurs produits par la voie canadienne. Mon honorable ami sait aussi bien que moi que celui qui a des marchandises à expédier les expédie par la route qui coûte le moins cher, et si celle de Portland lui revient moins cher que celle d'Halifax, il choisira celle de Portland. Nous avons des preuves de cela tous les jours. L'année dernière 9,000,000 de seaux de maïs américain ont été expédiés via Buffalo, et plus de 13,000,000 de boisseaux de maïs américains ont été expédiés non par les routes américaines, mais par Port-Arthur, parce que c'était la route la plus économique. Il n'y a pas de patriotisme qui tienne pour ceux qui sont obligés de payer des frais de transport, mais nous pourrions, si nous étions propriétaires du chemin de fer, décréter que tout le trafic de ce chemin devra passer par les voies canadiennes, ce qui serait à l'avantage de l'ouest comme de l'est, qui retirerait aussi des dépenses considérables que nous avons faites la part de bénéfices à laquelle nous avons droit.

Il y a une autre raison dont l'excellence s'imposera à la considération de nos collègues. Je crois qu'un chemin de fer d'un caractère entièrement national entre l'est et l'ouest créerait entre ces deux parties du pays un lien de communauté qui est nécessaire pour nous. J'ai appris moi-même à m'intéresser davantage aux provinces maritimes et à connaître leurs besoins et les avantages que le Canada retire de leur possession, non pas tant grâce aux visites que j'ai faites dans ces provinces, que par l'existence d'un chemin de fer national entre Halifax et Montréal et l'obligation dans laquelle je me suis trouvé comme membre du parlement d'examiner tous les ans les résultats obtenus par ce chemin de fer, de même que d'étudier ses besoins et les besoins du pays qu'il traverse, et je n'ai aucun doute que si nous avions un chemin de fer absolument national traversant le pays d'un bout à l'autre nous deviendrions plus intimement liés aux provinces de l'ouest, à ces provinces destinées à jouer un rôle très important dans l'évolution de ce grand pays. Je suis parfaitement convaincu que si l'Intercolonial était prolongé jusque dans la grande province d'Ontario il deviendrait un lien et un lien dont on a besoin entre cette province et celle de Québec. Pour toutes ces raisons, M. l'Orateur, je ne m'oppose pas du tout au développement de l'Ouest, mais le Canada profiterait plus de ce développement s'il se faisait au moyen d'un chemin de fer national courant d'un bout à l'autre du pays—je voudrais avoir plus de temps à moi pour développer cette idée—et en dépensant notre argent à établir des chemins de colonisation dans les anciennes provinces, non pas dans les régions inconnues, mais à travers des régions déjà colonisées et qui alimenteraient cette grande route nationale. Je considère donc que cette partie de la politique du gouvernement est une erreur, et qu'il aurait été plus patriotique et plus national de dépenser notre argent à construire un grand chemin de fer canadien d'un bout à l'autre du Canada, et pour ces motifs je ne puis pas plus approuver ce deuxième arrangement que je n'ai approuvé le premier.

M. L. P. DEMERS (Saint-Jean et Iberville) (Texte) : M. l'Orateur, je n'avais pas l'intention de prendre part à ce débat, mais une observation faite par l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), m'engage à le faire. L'an dernier, a-t-il dit, les députés libéraux de la province de Québec étaient très enthousiastes et un bon nombre s'empressaient de prendre la parole sur ce projet, mais aujourd'hui, ces mêmes députés se taisent.

Si l'an dernier nous avons pris part au débat que cette question a soulevé, c'est qu'il s'agissait de porter un jugement sur l'essence même de ce projet. Aujourd'hui, la situation n'est plus la même, puisque le principe a été adopté à la dernière session. Nous n'avons plus maintenant qu'à nous occuper de points de détails, la question principale n'étant plus en cause. En effet la construction du chemin de fer du Grand-Tronc Pacifique est aujourd'hui assurée, et tout ce dont nous avons à nous occuper ne se rapporte qu'à de légers amendements faits au contrat voté l'an dernier sujet à la ratification des actionnaires de la Compagnie du Grand Tronc du Canada. La situation n'est donc plus la même, et notre silence se trouve justifié du coup.

L'honorable député de Jacques-Cartier a commencé par exprimer ses craintes relativement à la non-construction de la section est du chemin de fer transcontinental. D'après lui, cette section ne sera pas construite et le résultat en serait de détourner le trafic de l'ouest des ports canadiens au profit de Portland. Les honorables députés de l'opposition, à commencer par leur chef, déclarent qu'il serait avantageux pour le pays que le Grand Tronc pénètre dans l'ouest ; ils affirment qu'ils désirent que cette voie ferrée puisse se rendre dans nos magnifiques plaines de l'ouest afin de transporter les innombrables boisseaux de blé

produits par la région si fertile de la Rivière de la Paix et autres, mais ils ne veulent pas, disent-ils, que cet immense trafic soit détourné de nos ports et dirigé sur Portland. C'est là une crainte chimérique. En effet, on n'a qu'à lire les articles 42 et 43 du contrat passé l'an dernier pour se convaincre que la compagnie est tenue de favoriser nos ports, puisqu'elle ne peut demander pour le transport de son trafic plus pour atteindre les ports canadiens que celui de Portland. N'est-ce pas là encourager directement et positivement le commerce canadien ? Le gouvernement pouvait-il exiger plus de garanties de la part de la Compagnie du Grand Tronc ?

Je le demande, les ports canadiens seraient-ils plus favorisés par l'exécution du projet, un peu difficile à saisir, de l'honorable chef de l'opposition, et qui consisterait, entre autres choses, à prolonger l'Intercolonial jusqu'aux grands lacs ? Je ne le crois pas. Par la construction du Grand-Tronc-Pacifique et grâce à la garantie que le gouvernement a stipulée au contrat, nous aurons ce commerce du Pacifique.

L'honorable député de Jacques-Cartier a soutenu que la province de Québec est indifférente à ce contrat parce qu'elle sait trop bien qu'elle n'aura pas sa part dans cette entreprise.

Je crois que l'honorable député fait erreur sur le sentiment de ses compatriotes, et il peut être certain que ses compatriotes ont exercé sur le gouvernement la pression nécessaire pour que les intérêts de la province soient sauvegardés.

L'honorable député de Jacques-Cartier a voulu mettre la Chambre sous l'impression que cette question n'avait pas été discutée dans la province de Québec. Je crois devoir rendre justice à l'honorable député en disant qu'il a profondément discuté cette question dans ses discours prononcés devant diverses assemblées publiques, et j'en trouve la preuve dans les comptes rendus publiés par " La Presse " les 8 et 11 février. On voit par ces comptes rendus que l'honorable député a condamné le projet du gouvernement comme désavantageux à Montréal, parce que cette dernière ville était sacrifiée, le chemin projeté ne pouvant servir ses intérêts puisqu'il passait à des centaines de milles. Il est vrai que ce point de vue a été depuis abandonné, parce que l'honorable député n'a plus la direction du parti conservateur. Je crois que l'honorable député avait raison. Le peuple a besoin d'idéal, il lui faut une foi qui le guide et le soutienne, et le parti conservateur n'en a plus à lui offrir depuis qu'il a abandonné son vieux credo pour adopter celui de la protection à outrance, nom néfaste qui doit remplacer celui que ce parti avait porté.

Cela n'empêche pas, M. l'Orateur, que dans les divisions électorales de Saint-Jacques, d'Hochelaga, de Saint-Hyacinthe et de Montmagny, les candidats conservateurs se sont prononcés contre le projet du Grand-Tronc-Pacifique et surtout contre la construction de la section de l'est ; ce qui a attiré au parti conservateur le désaveu de l'un de ses anciens organes, journal indépendant aujourd'hui, mais la propriété d'un conseiller législatif conservateur, et dont le directeur en chef est l'ancien rédacteur de la " La Minerve." Je veux parler de " La Presse ", de Montréal. Or, le 10 février dernier, parlant de la section de l'est, ce journal disait :

Quoi qu'il en soit, il nous est impossible de reconnaître dans les candidats si clairement opposés au nouveau transcontinental un seul de nos anciens amis. Qu'ils sacrifient à leur parti, c'est leur affaire. Ils le regrettront trop tard.

Il nous semble, pourtant, qu'il n'y a pas d'ambages sur l'opportunité de faire dépenser quarante, cinquante, les adversaires disent cent millions pour développer l'autre versant de nos Laurentides.

Nous n'avons plus d'espace de ce côté-ci des montagnes. Nos colons peinent dans les rocs et les aspérités de toutes sortes, et l'on assiste à des querelles incessantes sur les mauvaises allocations de lots. Les plus braves, comme ceux de Saint-Michel-des-Saints, ont percé les montagnes à tout hasard, mais souffrent quand même de leur éloignement.

Une grande fortune nous attend sur l'autre versant. Ses forêts vierges donneront facilement à la province de Québec un million ou plus par année ; car, là, tout y est aussi neuf que lorsque Jacques Cartier découvrit le Canada.

Un mauvaise inspiration force d'excellents patriotes de nos amis, comme MM. Bergeron, Bernard et Taché, à combattre ce projet, peut-être malgré leur bonne nature ; mais, enfin, la chose y est. Force nous est de rester froid à leur égard. Sur le restant, qu'ils courent leur chance s'il en existe.

Et, M. l'Orateur, la veille de l'élection, le 15 février, le même journal publiait un article auquel l'honorable député de Jacques-Cartier a fait allusion. Il a cité le passage qui concernait le gouvernement et il s'est bien gardé de citer celui qui concernait ses amis. Ce journal disait entre autres choses :

La politique a ses nécessités ; mais nous ne sommes pas prêts à les reconnaître. Tous ces potins de lots concédés, pas concédés, sollicités, ou vainement désirés ne vont pas très loin dans un ordre de choses pratiques. Et s'il y a tant de tiraillements, c'est que, de fait, les lots propres à la colonisation deviennent de plus en plus rares.

La province de Québec est limitée par le nord à cette terrible chaîne des Laurentides. Des pionniers vigoureux ont été forcés de franchir cette terrible ligne des montagnes, pour exploiter aujourd'hui des terrains fertiles, mais bien éloignés. Nous avons déjà mentionné le nom de Saint-Michel-des-Saints, qui, pour toutes fins que de droit, est à soixante milles, ou à peu près, du premier chemin de fer. Ces braves colons sont sur les confins d'une plaine sans fin, qui pour ainsi dire s'étend jusqu'à la baie d'Hudson ; mais que de sacrifices pour atteindre ces régions !

" La Presse " n'a pas la moindre fausse notion sur les obligations du Grand Tronc, qui, l'an dernier, s'est obligé d'ouvrir ces territoires

nouveaux et que nous n'exempterons d'aucune obligation. Qu'ils fassent l'œuvre promise.

Nous n'avons pas deux poids et deux mesures. Pour une raison que nous ignorons, le parti conservateur, par ses candidats actuels, a répudié cette grande politique d'une seconde province de Québec. Dans une idée formellement exprimée, sir Wilfrid Laurier vient de la proclamer en termes qui nous paraissent clairs. Nous prenons chaque déclaration telle qu'elle vient. Ceux qui combattent le projet du nouveau transcontinental nous semblent mal inspirés. Mais, malheur, aussi, à ceux qui oseraient, demain, renier leurs engagements d'aujourd'hui.

Voilà, M. l'Orateur, un langage parfaitement patriotique, et c'est celui que les électeurs ont écouté. Et c'est ce qui explique le succès de nos candidats dans les quatre divisions électorales de la province de Québec.

L'honorable député de Jacques-Cartier, dans son discours l'an dernier, a combattu ce projet de la section est. Il l'a également combattu dans celui qu'il a prononcé ce soir, ou plutôt, il a commencé par le combattre. D'après lui, le reproche que l'on doit faire au projet du gouvernement, c'est que ce chemin de fer ne passera pas dans les vallées de l'Ottawa, de la Lièvre, du Saint-Maurice, du Lac Saint-Jean, ni dans la Gaspésie. L'honorable député semble oublier une cnose importante, c'est que ce chemin de fer est transcontinental, il passera à travers le Canada et cela doit suffire pour tout bon patriote.

L'honorable député s'est prononcé en faveur du pont de Québec, mais il oublie que l'honorable chef de l'opposition (M. Borden), en estimant la construction de la section est, a trouvé que le coût de ce pont était excessif et qu'il l'a fait entrer en ligne de compte.

Et, M. l'Orateur, à propos de la construction de ce pont, les habitants de la ville de Québec connaissent l'histoire du parti conservateur. Pendant combien d'années l'a-t-il promis, ce pont, à la ville de Québec, et jamais il n'a rien fait pour exécuter sa promesse. Ce n'est que lorsque le parti libéral est arrivé au pouvoir que des mesures énergiques ont été prises pour doter la ville de Québec de ce pont dont elle a si grand besoin pour marcher dans la voie du progrès.

L'honorable chef de l'opposition voudrait que le gouvernement construisît une foule de petits chemins de fer dans le nord. L'honorable député de Jacques-Cartier est de la même opinion. Mais ne sait-on pas que les petites lignes de chemin de fer, même dans les parties les plus peuplées de la province de Québec, ne sont pas capables de se suffire à elles-mêmes, n'ayant pas un trafic assez abondant. Il faut que ces petites lignes se raccordent à une grande artère qui les féconde et les soutienne. Il en est des voies ferrées comme du corps humain. Pour qu'un membre puisse vivre, il faut qu'il soit relié à une artère afin que la circulation du sang se fasse d'une manière bienfaisante et régulière. Et c'est cette circulation seule qui peut lui assurer la vie. Il en est de même pour l'exploitation des chemins de fer, et l'exécution de la grande artère ne manquera pas, d'un autre côté, d'amener la construction d'une foule de voies ferrées tributaires qui favoriseront le développement des territoires qu'elles desserviront.

L'honorable député de Jacques-Cartier a fait ce soir, comme l'an dernier, un discours contre la section est s'étendant de Moncton à Québec. Après nous avoir dit que cette section devait coûter 50 millions de dollars et que pareille dépense ne devrait pas être faite, il ajoute que ce qu'il craint par dessus tout, c'est que le gouvernement ne construise pas cette section. Il y a là un problème assez difficile à résoudre pour l'honorable député. Si c'est une mauvaise dépense, comment se fait-il que l'honorable député ait tant de crainte que le gouvernement ne la fasse pas ? Si, au contraire, cette dépense doit être profitable à la province de Québec, comme à tout le reste du pays, pourquoi la combat-il ? Il a accusé le gouvernement d'avoir retardé la construction de cette section. Le retard apporté jusqu'ici à l'exécution de ce projet s'explique facilement : On sait que la dernière session n'a été prorogée que le 24 octobre dernier. Après la session, il a fallu attendre le cautionnement que la Compagnie du Grand Tronc devait déposer conformément au contrat. Puis, après ce dépôt, il a fallu obtenir la ratification des actionnaires de cette compagnie du contrat tel que voté par les Chambres. Tout cela a entraîné des négociations qui expliquent parfaitement le retard apporté par le gouvernement. Mais ces retards ne sauraient justifier l'honorable député de Jacques-Cartier de venir dire que le gouvernement ne construirait pas cette section. Puisque l'honorable député de Jacques-Cartier est si favorable à l'exécution de la section est, pourquoi continue-t-il à siéger avec ses adversaires les plus acharnés ? Son chef est contre la section est ; l'honorable député de Lanark (M. Haggart) s'est prononcé contre, et l'honorable député de Toronto (M. Osler) nous a dit hier soir qu'il espérait qu'elle ne se ferait jamais. L'honorable député ne pense-t-il pas qu'en marchant avec des hommes aussi énergiquement opposés à la réalisation de ce projet, il contribue pour sa part à accroître les obstacles qu'il redoute ?

L'honorable chef de l'opposition qui est très catégorique quand il s'agit des provinces de Québec et d'Ontario, faiblit visiblement quand il arrive aux provinces maritimes. Rendu là, il n'est pas tout à fait opposé à la construction du chemin de fer de Moncton à Québec. L'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) prétend qu'il ne devrait pas être construit, mais l'honorable chef de l'opposition n'est pas aussi formel, et son opinion ne paraît pas encore formée. Voici ses propres paroles : (Traduction) :

Au sujet de la ligne de Moncton à Québec, je maintiens ce que j'ai dit l'année dernière. Je dis donc : faites une exploration du pays, et si

vous pouvez trouver un tracé plus court de la Rivière-du-Loup à Moncton, je serai favorable à la construction de cette ligne, si par ce moyen on peut mettre les provinces maritimes en mesure d'obtenir leur juste part du grand commerce de l'ouest.

C'est bien formel. Du moment que la ligne de Moncton à Québec peut offrir un raccourci pour le trafic, il veut qu'elle soit construite. C'est sa province qui est en jeu. L'honorable député de Jacques-Cartier devrait en faire autant pour la province de Québec. Au lieu de parler en faveur du prolongement de l'Intercolonial au moyen de l'achat du Canada-Atlantique, de la prise de possession de la section nord du lac Supérieur du chemin de fer du Pacifique pour se rendre jusqu'à Winnipeg, ce qui ne saurait favoriser la province de Québec, l'honorable député devrait voter pour le projet du gouvernement et contre celui de son chef qui ne veut rien donner à la province de Québec.

L'honorable député a dit que la ligne qu'il fallait adopter, d'après leur projet, allait traverser des régions fertiles. Tout le monde connaît la région au nord du lac Supérieur, ce n'est qu'une montagne au-dessus de la tête des voyageurs et un abîme à leurs pieds. Il n'y a aucun trafic possible, c'est une ligne très dispendieuse, la partie la plus dispendieuse. Voilà la région profitable que ces messieurs de l'opposition veulent acheter pour le plus grand bonheur du peuple.

Mais, M. l'Orateur, toutes ces considérations ont été apportées dans les débats l'an dernier. Cette question a été jugée par la Chambre et, est-ce que, du côté de l'opposition on a donné un argument nouveau, cette année, qui puisse justifier les honorables députés de la droite de changer leur vote ? Est-ce qu'il a été établi que dans la province de Québec ou dans aucune autre province, l'opinion publique ait changée ? Assurément non. Au contraire, les journaux de la province de Québec, nos hommes publics, nos hommes d'affaires se sont prononcés énergiquement en faveur de ce projet. L'Association des manufacturiers canadiens, par la bouche de son président a félicité le gouvernement du Canada d'avoir entrepris la construction de ce chemin. Il en est de même des Boards of Trade de Winnipeg, de Toronto, de la chambre de commerce de Québec, d'Halifax et d'ailleurs qui avaient demandé ce chemin et qui n'en ont pas depuis désavoué le tracé. Eh bien, je me demande quels événements sont survenus depuis pour permettre aux honorables députés de la gauche d'attaquer le projet du gouvernement et d'en demander la revision ? Ces messieurs disent : le pays n'a pas voulu de votre projet puisque vous venez devant la Chambre pour le modifier. S'il y a des récriminations, c'est de leur côté seulement. Lorsque nous avons adopté la loi, l'an dernier, il y avait la clause 7 qui exigeait que les actionnaires du Grand Tronc, réunis en

assemblée, approuvassent cette convention. Les actionnaires l'ont approuvée avec quelques légères variantes. Le gouvernement convoque les Chambres, il demande la sanction des quelques modifications intervenues dans un contrat passé avec des tiers. Ces modifications ne sont pas de nature à nous surprendre. En effet, si on lit la section 7 de la loi, on voit que ce que l'on a demandé au Grand Tronc, c'est : 1° de garantir la seconde série des obligations ; 2° de porter $24,900,000 de stock ordinaire ; 3° de garder ce stock pendant toute la durée du bail.

Il est vrai que cette dernière condition est modifiée, la compagnie ne sera plus obligée que l'être porteur de la majorité du stock.

Une autre question qui a été débattue et réglée dans le débat précédent c'est celle relative au " rolling stock " ou matériel roulant du Grand Tronc. L'honorable député de Jacques-Cartier, revenant sur cette question, a dit que les compagnies de chemin de fer se servent toujours de matériel roulant qui leur est loué. Quoi qu'il en soit de l'usage, le contrat du gouvernement exige de la compagnie qu'elle donne une hypothèque sur son matériel roulant. Or, la compagnie ne peut donner une hypothèque que si elle est propriétaire de ce matériel, et ce sera au gouvernement à faire exécuter cette condition du contrat.

Lorsqu'on stipule dans un marché qu'il y aura hypothèque, il est élémentaire de s'assurer si l'individu qui donne cette hypothèque est bien propriétaire de l'objet hypothéqué. Peut-on supposer que le gouvernement agira en aveugle au point de prendre une hypothèque sur une chose qui n'appartiendrait pas au Grand Tronc ? Non, évidemment.

L'honorable député a fait erreur en disant que la valeur du matériel roulant avait été réduite à 15 millions de dollars par le nouveau contrat. Cette stipulation n'a pas été changée. Le matériel roulant est encore de 20 millions de dollars tel que le comporte le premier contrat. Les modifications apportées stipulent que du moment qu'il y aura 15 millions de matériel roulant sur le chemin, la compagnie aura le droit de retirer son dépôt, mais la nature et l'essence du contrat ne sont nullement modifiées sur ce point.

Pour résumer : le contrat supplémentaire dont la Chambre délibère, ne renfermant aucune modification à l'essence même de la convention votée l'année dernière, le devoir de cette Chambre est de l'adopter. Si l'honorable député de Jacques-Cartier nous avait démontré que les garanties relatives à la construction de la section est ne sont plus les mêmes, ou encore, que la nature du contrat de la dernière session a été profondément modifiée, alors, mais alors seulement, nous serions justifiables de changer d'opinion. Mais je ne crois que cette démonstration ait été faite ni par l'honorable député de Jacques-Cartier, ni par son chef.

La résolution proposée par l'honorable chef de l'opposition comporte tout un programme politique, mais elle ne se rapporte pas à la question dont la Chambre est saisie. Je reconnais dans ce programme beaucoup des idées qui appartiennent au parti libéral. Il demande le prolongement de l'Intercolonial vers l'ouest par l'acquisition du Canada Atlantique et du chemin de fer du Pacifique au nord du lac Supérieur, projet qu'on n'a pas osé exposer aux électeurs de la province de Québec et qui n'a pas été défendu par les journaux de son parti. Il demande aussi le développement de notre système de canaux et de voies d'eau. Mais ce développement ne fait-il pas partie de la politique du gouvernement Laurier ? Qui a le plus contribué au développement de nos canaux, au creusement de nos havres et rivières que le gouvernement actuel? Qui a rendu nos canaux libres et assuré ce débouché au commerce de l'ouest, dont le député de Jacques-Cartier a parlé, sinon ce même gouvernement ? N'est-ce pas le cabinet actuel qui a creusé le chenal du Saint-Laurent ? Voilà les actes du gouvernement; il ne s'est pas contenté de belles paroles comme l'honorable chef de l'opposition et le parti conservateur ; il a préféré accomplir des actes.

L'honorable député de Jacques-Cartier nous a dit que nous avions un pays immense dont il fallait développer les ressources. En effet, nous possédons un grand territoire encore inexploité. Le pays a d'abord été établi dans les régions avoisinantes des rives du Saint-Laurent et des grands lacs. Pourquoi ? Parce l'homme aime à communiquer avec ses semblables et, suivant l'expression d'un écrivain, les voies d'eau sont des chemins qui marchent. Mais les voies d'eau pouvaient suffire autrefois, lorsque la navigation seule offrait des moyens de communication. Ces moyens pouvaient suffire lorsque la vie était moins active et moins intense qu'à présent, alors que l'humanité n'était pas pressée d'aller en avant. Mais aujourd'hui nous sommes dans un siècle de progrès incessants auquel il faut la rapidité des transports.

Aujourd'hui, il nous faut des communications par la vapeur. Aujourd'hui, que l'homme peut échanger instantanément sa pensée avec le reste de la terre par l'électricité, il veut également se transporter par la vapeur. Aujourd'hui, pour développer un pays, il nous faut des chemins de fer. Si nous désirons ouvrir à la culture et à la civilisation les vastes régions de la Rivière de la Paix, du nord de l'Ontario et les terres arables de la province de Québec au delà des Laurentides, il nous faut un chemin, non "un chemin qui marche"; mais un chemin de fer. Un chemin qui puisse transporter ces milliers de colons qui nous viennent de tous les pays du monde en ce moment; qui puisse transporter également les produits de la ferme et les animaux dont ils ont besoin.

C'est cette œuvre que le gouvernement du Canada doit accomplir, et quand cela sera fait, nous aurons le "Greater Quebec," le "Greater Ontario" et non pas seulement le "Greater North West".

Dans la dernière campagne politique, on a cherché à faire une question de clocher de cette question vraiment nationale. Et je regrette de le dire, l'honorable député de Jacques-Cartier lui-même s'est plaint que dans ce grand projet, la ville de Montréal avait à sacrifier. Eh bien, M. l'Orateur, le patriotisme des citoyens de Montréal ne se borne pas à leurs frontières, pas plus que le patriotisme des électeurs des autres comtés. Notre patriotisme est plus grand que cela, car, au-dessus de Montréal il y a le pays tout entier; et quand la prospérité du pays sera assurée, la métropole du Canada saura bien avoir sa part, et pour n'avoir pas agi par pur égoïsme elle n'en retirera pas moins profit et gloire.

M. W. B. NORTHRUP (Hastings-est) : M. l'Orateur, si ma tentative de réponse à l'éloquent discours de l'honorable député qui m'a précédé, (M. Demers), aboutit à l'insuccès, il ne pensera pas, j'espère, que je le traite avec peu de courtoisie ou que, d'autre part, il m'a converti à son opinion. Force m'est bien de donner une explication beaucoup plus prosaïque: c'est que malheureusement, dans la province que je représente ici, nous ne saurions manier les deux langues avec toute la facilité et la perfection qui brillent dans les discours des députés de la province de Québec. Je ne blesserai pas, j'espère, les justes susceptibilités des honorables députés de la droite en disant que, lorsque la Chambre a été saisie de cette mesure, il nous paraissait inconcevable que les représentants du peuple canadien pussent donner leur appui à pareille mesure; mais après avoir entendu tous les arguments formulés l'année dernière, après avoir prêté l'oreille aux discours du premier ministre et de ses collègues ainsi qu'à ceux de leurs plus humbles partisans, force nous est bien d'avouer que ces messieurs n'ont pas saisi la nature du contrat déposé devant la Chambre. Affirmer que même les ministres d'Etat ne saisissent pas bien la nature d'une mesure de si haute importance, voilà qui peut sembler le comble du ridicule et de l'imprudence dans la bouche d'une membre de l'opposition; et cependant il suffit de consulter le compte rendu des débats et de lire les discours prononcés par ces messieurs pour se convaincre au delà de tout doute qu'ils ne comprennent pas la teneur de ce traité et que, dans nombre de cas ils n'ont pas réussi à se rendre compte de la situation du pays à l'époque où ce contrat a été élaboré. Ainsi, dans le discours prononcé l'année dernière par le premier ministre en présentant sa mesure, il affirme que M. Andrew Carnegie aurait déclaré que

le Canada se trouve dans l'impuissance de concurrencer les ports américains, parce que nos ports canadiens sont fermés par les glaces durant tout le cours de l'hiver. Citons les paroles mêmes du premier ministre (Compte rendu des débats, page 7902).

Tout le monde sait, sauf M. Andrew Carnegie et le gros de la population des Etats-Unis, que si nous avons utilisé les ports américains, si nous nous sommes prévalus des privilèges du transit, ce n'est pas parce que les glaces ferment l'entrée de nos ports, mais c'est seulement parce que ceux-ci ne sont pas reliés à l'intérieur par des chemins de fer.

Ainsi, M. l'Orateur, le premier ministre, en présentant à la Chambre une mesure de si haute importance, nous déclare que s'il nous faut utiliser les ports des Etats-Unis, cela tient à ce que nous n'avons pas de chemins de fer pour atteindre nos propres ports. En présence de pareille affirmation il n'y a rien d'étonnant que le premier ministre et ses partisans apportent des arguments insolites touchant l'urgence de cette entreprise. Puis, afin de montrer qu'il ne s'agit pas ici d'un simple "lapsus linguae," le premier ministre en présentant le bill à l'étude, l'autre jour, et en nous expliquant la teneur de cette mesure, nous déclarait ce que voici :

Qu'il suffise de dire qu'une des principales dispositions et peut-être la disposition maîtresse de ce contrat, c'est que la Compagnie du Grand Tronc du Canada, serait non seulement partie à cette entreprise, mais qu'elle y aurait un intéreêt directeur en prendrait virtuellement l'entreprise à sa charge.

Le premier ministre ne fait ici que répéter les paroles prononcées l'année dernière par le ministre des Finances, et ce qu'on n'a cessé de nous redire cette année: que la Compagnie du Grand Tronc est non seulement partie au contrat, mais qu'elle est l'âme, la cheville ouvrière de l'entreprise; tandis qu'en réalité, si la compagnie est au fond de l'entreprise, sa présence y est si peu sensible qu'elle est invisible et hors de toute atteinte; et si jamais le peuple canadien ou les créanciers du Grand-Tronc-Pacifique, s'imaginant que la Compagnie du Grand Tronc est intéressée dans cette entreprise et désirant l'atteindre, font des démarches pour arriver à ce but, ils constateront que, sauf la garantie, il leur sera impossible de l'atteindre, car, la Compagnie du Grand Tronc n'est nullement intéressée.

Puis, parmi les raisons alléguées en faveur de cette entreprise le premier ministre déclare que la construction de ce réseau de chemin de fer, à l'époque actuelle, est d'urgence au point de vue national ; et pour bien faire saisir le sens de ces paroles, il fait observer que dans deux circonstances antérieures, c'est-à-dire à l'époque de la construction de l'Intercolonial et à celle de l'établissement du chemin de fer Canadien du Pacifique les mêmes besoins se sont fait sentir. Un moment de réflexion suffit pour se convaincre que la situation du pays à l'époque de la construction de ces deux chemins de fer différait complètement de la situation actuelle. A l'époque de la construction de l'Intercolonial, on le sait, cette entreprise était d'urgence au point de vue national. A l'inauguration, le pays avait pris un engagement, et il ne s'agissait pas de savoir si le pays était en mesure de construire d'autres réseaux; mais la situation se résumait tout simplement à l'obligation de construire ce chemin de fer d'Etat et force fut au pays de s'exécuter. Voilà, à mon avis, ce qu'il faut entendre par ces mots "entreprise d'urgence nationale". Ainsi en est-il de la situation du pays à l'époque de la construction du chemin de fer Canadine du Pacifique. Abstraction faite des stipulations de ce contrat, envisagé au point de vue de l'intérêt national, tout le monde le sait, à l'époque de l'admission de la Colombie Anglaise dans la confédération, il fut stipulé au traité qu'il était d'urgence de construire ce chemin de fer, pour relier ce territoire aux anciennes provinces. Ici encore, il y avait urgence au point de vue national, en ce sens que la construction de ce chemin de fer s'imposait, et force nous fut de le construire quand même. Si on donne à ces mots "entreprise d'urgence nationale" l'interprétation qu'ils comportaient à l'époque de la construction de l'Intercolonial et du chemin de fer Canadien du Pacifique, est-il un seul député de la droite qui oserait prétendre qu'aujourd'hui le même besoin se fait impérieusement sentir, relativement à la construction du Grand-Tronc-Pacifique ? Si, aujourd'hui ce besoin se fait sentir aussi sérieusement qu'à l'époque de la construction des deux autres chemins de fer, le ciel préserve le Canada, le ciel préserve ce gouvernement, si, de propos délibéré, ils usent de temporisation pendant encore trois ans, pour le parachèvement de cette entreprise d'urgence nationale.

Sans m'attarder à signaler tous les arguments apportés par le premier ministre, au mépris du contrat lui-même, j'appellerai l'attention sur une proposition formulée par le ministre de l'Intérieur, qui semble avoir été jusqu'ici le porte-parole du cabinet en défendant ce traité et les modifications qu'on lui a fait subir. La session dernière, le ministre de l'Intérieur a prononcé une interminable harangue, au sujet de ce bill ; et parmi les raisons les plus probantes qu'il a invoquées à l'appui de cette mesure pour laquelle il demandait l'appui de ses partisans, il nous a signalé le fait que la compagnie du Grand Tronc garantissait au pays trois pour cent sur la division de l'est. Il a inféré de là que le pays ne courait aucun risque ; qu'abstraction faite des dépenses que nous pourrions effectuer pour cette entreprise, la compagnie du Grand Tronc nous rembourserait ces sommes à trois pour cent. Il est inutile de faire perdre à la Chambre un temps précieux à réfuter pareil argument. Un simple coup

d'œil jeté sur le contrat suffit pour nous convaincre que la Compagnie du Grand Tronc n'est pas plus obligée de payer trois pour cent sur la division de l'est qu'elle n'est tenue de nous servir un intérêt de trois pour cent sur la dette publique. Le ministre de l'Intérieur a ensuite abordé la question de l'outillement. De concert avec quelques-uns de ses collègues il nous a déclaré que la Compagnie du Grand Tronc aurait à dépenser $15,000,000, au lieu des $20,000,000 stipulés au contrat primitif, d'autant plus que la Compagnie Grand-Tronc-Pacifique n'est pas en mesure de prélever ces fonds. Il nous a fait observer que cette somme de $15,000,000 serait non seulement un gage de bonne foi, mais une garantie que la compagnie fournirait la somme affectée à la division de l'est ; et advenant qu'elle y manquât, alors nous aurions recours contre elle et une garantie dans les $15,000,000 de matériel roulant et les $5,000,000 répartis entre les directeurs. Il n'est pas un seul avocat dans cette Chambre, s'il étudie ce contrat en se dépouillant de tout esprit de parti, qui oserait affirmer que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique est tenue de dépenser $5,000,000 et même $5 pour l'achat de l'outillage. Hier soir, le ministre de l'Intérieur au cours de son argument nous a cité sur ce point l'opinion de M. Shepley, de Toronto, dont l'avis est toujours d'un grand poids. Mais cette opinion ne porte nullement sur l'ojection soulevée par les députés de la gauche. Quand on cherche à étudier une question franchement posée, ou à se soustraire à une accusation loyalement formulée, il faut conclure qu'on est dans l'impuissance d'y répondre.

M. Sheply, il est vrai, a émis un avis, et je ne révoque nullement en doute l'exactitude de cette opinion. A son avis, si la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique achète $20,000,000 valant de matériel roulant et donne des obligations sur ce matériel pour l'intérêt et le capital payables en versements à leur échéance, la compagnie n'aurait nullement le droit d'imputer sur le compte des frais d'exploitation la somme versée sur ces obligations pour le principal. En pareilles circonstances, la compagnie ne saurait acheter son matériel roulant et imputer sur le compte des dépenses l'achat de ce matériel. Que cette opinion soit bien ou mal fondée, ce n'est point là l'objection que les députés de la gauche ont soulevée. Quand nous constatons que le mot " acquis " mainte et mainte fois inséré au contrat, n'y figure jamais, quand il s'agit de cet outillement, le gouvernement supprimant ainsi le seul mot qui puisse établir clairement que la compagnie est tenue de dépenser cette somme pour l'achat du matériel roulant ; quand nous constatons que dans l'article statuant que cette somme peut être imputée sur le compte des frais d'exploitation, il est statué que la compagnie pourra porter au compte des frais d'exploitation non seulement les frais ordinaires d'entretien et d'exploitation du chemin de fer, mais toutes les sommes qui pourront être versées relativement à l'affermage du matériel roulant, à titre de partie de l'outillage, nous avons droit de conclure que le gouvernement ne saurait forcer la compagnie à acheter ce matériel et que la compagnie ne s'attend point à en effectuer l'achat. Du reste, s'il existe quelque doute à cet égard, j'appellerai l'attention sur l'article 35 que le ministre de l'Intérieur a invoqué l'autre soir, et qui stipule que la compagnie sera tenue d'acheter l'outillage. Voici la teneur même de cet article :

> Il sera donné une hypothèque qui constituera une première charge sur l'entreprise, l'outillage et les biens du chemin de fer, sur les recettes, les droits et les privilèges de la compagnie.

C'est-à-dire que si la compagnie achète du matériel roulant et en devient propriétaire, elle sera tenue d'en donner une hypothèque au gouvernement. Mais, puisqu'on n'a pas inséré au contrat un seul mot obligeant la compagnie à acheter cet outillage ; puisqu'il y figure un article stipulant qu'elle pourra imputer sur le compte des frais d'exploitation le loyer affecté au paiement de cet outillage, tandis que, lorsqu'il s'agit des hypothèques, la teneur du contrat est tellement claire et évidente qu'elle exclut tout doute possible, nous sommes bien fondés à conclure que rien n'autorise les honorables députés de la droite à affirmer que l'outillage constituera une garantie pour le pays.

Du reste, s'il existe encore quelque doute, j'invoquerai ici un témoignage fort important, celui d'une des plus grandes sociétés qui existent soit au pays soit ailleurs, celle de Wilson, Hays, Cox, Gouvernement et Cie. Ces messieurs ont formé une société pour la construction d'un réseau transcontinental au Canada, et tout récemment à Londres, le membre doyen de la société, a prononcé un discours en présence des individus intéressés dans ce projet. Page 29 du procès-verbal de l'assemblée des actionnaires du Grand Tronc. Voici ce que le sténographe y consigne au sujet de l'avis émis par le chef de la société touchant le matériel roulant :

> Quant aux $5,000,000 affectés au matériel roulant, il ne s'agit pas de $5,000,000—l'estimation est de trois millions. La Compagnie du Grand Tronc est tout à fait désintéressée ici. C'est la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique qui devra fournir le matériel roulant, et comme vous le dira le chef de l'exploitation, on a pris les mesures pour demander ce matériel roulant à un fonds de fidéicommis.

Eh bien ! puisque le chef de la société se range à notre avis, sur ce point, à coup sûr nous pouvons à bon droit demander aux honorables députés de la droite de se rallier à notre sentiment, plutôt que d'exiger que nous nous rangions à leur avis. Supposons que le président de la Compagnie du Grand

Tronc eût exprimé son avis sur un autre point et que, parlant de science certaine, à titre de président, il eût dit que la compagnie serait en mesure de construire un chemin de fer avec des pentes de 20 pieds au mille, ou qu'il eût engagé sa responsabilité relativement à la possibilité d'établir de bonnes pentes sur tout le parcours du réseau, est-ce que les honorables députés de la droite ne se seraient pas écriés : Nous avons la parole même du président de la Compagnie du Grand Tronc ? Puisque le président de la Compagnie du Grand Tronc, a une assemblée des actionnaires, où personne ne saurait l'accuser de vouloir tromper ceux qui ont placé leur confiance en lui, fait la déclaration que je viens de citer ; lorsque, au cours d'une conférence avec le gouvernement, il devient partie à un contrat et qu'il souscrit aux stipulations d'une deuxième convention, à coup sûr, lorsqu'il affirme que la compagnie demandera à un fonds de fidéicommis la fourniture du matériel roulant, nous avons parfaitement droit d'accepter sa parole. L'étude de la convention supplémentaire et des stipulations qu'on demande à la Chambre d'exprimer. Dans l'article 2, il est statué que la somme affectée à la fourniture du matériel roulant sera réduite de $20,000,000 à $15,000,000 et il est stipulé que la compagnie aura droit à la remise du dépôt, après un certain délai. Puis l'article ajoute :

Et s'il est démontré, à la satisfaction du gouvernement, que la division de l'ouest sera parachevée et outillée de matériel roulant d'une valeur de quinze million de dollars)$15,-000,000(avant que la construction de la division de l'est soit parachevée, et que la compagnie pourra, en y appliquant ledit dépôt, parachever ladite division de l'ouest et l'outiller de matériel roulant de la valeur susdite et que cet outillage sera ainsi effectué, le gouvernement fera la remise dudit dépôt par tels versements dont il pourra être convenu de temps à autre.

Est-il possible d'employer un terme corroborant avec plus de force l'avis émis par l'opposition au sujet de ce contrat, ou se conciliant moins avec la prétention du gouvernement, que ce mot " fourniture du matériel ", indiquant que la Compagnie du Grand Tronc aura droit à la remise de son dépôt de $5,000,000, lorsqu'elle aura outillé la division de l'Ouest du matériel roulant voulu ? Pour mettre la chose en pleine lumière, je me permettrai de répéter ici la comparaison que j'ai instituée à cet égard, l'année dernière. Un honorable député, venant résider à Ottawa, afferme du premier ministre une maison d'habitation meublée ; puis après l'avoir habitée une année durant, lorsque ce dernier lui demande de verser le prix du loyer : " Mais vous n'êtes pas propriétaire du mobilier, s'exclame-t-il, vous l'avez pris à bail, et par conséquent, je n'ai rien à vous payer ".

Est-il un seul tribunal de justice qui soutiendrait que le premier ministre aurait dû acheter ce mobilier ? Ce simple exemple fait toucher du doigt toute l'absurdité de pareille prétention.

Puis, le ministre de la Justice qui, plus que tout autre, devait être au courant des stipulations du contrat, lui qui, par sa puissante argumentation, a porté la conviction dans l'esprit des députés ministériels, nous a mainte et mainte fois répété : la Compagnie du Grand Tronc devra payer en espèces sonnantes les actions. Ceux qui ont assité au débat qui s'est livré autour de cette question au cours de la session dernière, s'en souviennent sans doute, un des arguments les plus puissants et les plus convaincants formulés par cet honorable ministre, c'est que la Compagnie du Grand Tronc serait tenue de verser le prix de ces actions et que ces deniers resteraient dans la caisse publique, jusqu'au parachèvement de l'entreprise. Les députés de la gauche soutenaient que la Compagnie du Grand Tronc ne paierait pas en espèces sonnantes; que, tout au plus, revendiquerait-elle ces actions, à titre de récompense pour la garantie des obligations en question, et que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pourrait transporter à la Compagnie du Grand Tronc toutes ces actions, en retour de la garantie de sobligations . Les députés de la droite tournèrent la chose en dérision, et le ministre de la Justice affirma que la compagnie était tenue d'acheter ces actions. J'invoquai alors le témoignage du chef de la société, le président de la Compagnie du Grand Tronc, et cela afin de bien mettre en lumière sa pensée à cet égard. Citons de nouveau les passages du président, qui engagèrent les actionnaires à souscrire au contrat ; car, en effet, s'ils y donnèrent leur adhésion, ce fut sur l'assurance du président déclarant qu'ils ne se trouveraient grevés d'aucune charge, sauf celle de garantir les obligations qui leur assuraient les actions. Voilà les paroles du président, consignées à la page 19 du procès-verbal de l'assemblée :

Si vous avez prêté attention aux données statistiques que je viens de vous communiquer, vous comprendrez qu'en dernière analyse le montant des obligations principales garanties relativement aux deux sections atteint le chiffre de £2,968,000, tandis que l'intérêt annuel s'élève à £118,720 ; mais même cette charge de l'intérêt, si minime qu'elle soit, n'écherra qu'à l'expiration de huit ans—la période de temps autorisé pour la construction—l'intérêt sur les coût, au cours de la construction, devant être demandé au capital. Voilà donc la responsabilité de la Compagnie du Grand Tronc, et cette déclaration, je l'espère, calmera les appréhensions déjà exprimées par certaines critiques qui n'ont peut-être pas suffisamment étudié ni parfaitement compris les stipulations des conventions.

Il a ajouté :

Il ne faut pas oublier de mentionner qu'en retour de l'appui que nous vous demandons d'accorder à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique la Compagnie du Grand Tronc gardera un intérêt directeur dans cette compagnie, et

détiendra toutes les actions ordinaires, atteignant le chiffre de $25,000,000, soit £5,000,000.

Je le répète, M. l'Orateur, qui a donné la véritable interprétation du traité, dans sa teneur primitive ? Sont-ce les députés de l'opposition prétendant, de concert avec le ministre de la Justice, que la Compagnie du Grand Tronc était tenue d'acheter ces actions en espèces sonnantes ou bien les députés de la gauche niant l'existence de pareilles obligations et affirmant que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pouvait transférer ses actions à la Compagnie du Grand Tronc sans qu'il fut versé un seul dollar ? C'est donc à bon droit que nous affirmons que ces messieurs, en prétendant que la Compagnie du Grand Tronc déposerait dans la caisse publique le produit de ces $25,000,000, ignoraient la véritable nature de la convention, tandis que nous en donnions la véritable interprétation; et la preuve, c'est que le président de la Compagnie du Grand Tronc se range à notre avis:

Au cours du débat qui s'est livré ici, la session dernière, autour de cette question, le ministre de la Justice, on s'en souvient, prétendit que de toute nécessité, la Compagnie du Grand Tronc devrait payer ces actions en espèces sonnantes; que c'était le seul moyen de prélever les fonds pour l'outillement des têtes de ligne et des lignes télégraphiques. Le ministre de la Justice déclara catégoriquement à la Chambre que de toute nécessité il fallait demander au produit des actions ordinaires les capitaux voulus pour l'acquisition des têtes de ligne, l'achat de l'outillage et l'installation des lignes télégraphiques. Mais à cette époque, la Chambre s'en souvient, je fis observer que l'article relatif à la construction stipule expressément que les têtes de lignes feront partie de la construction et que, par conséquent, le besoin de ces deniers ne se faisait nullement sentir, puisque le paiement des têtes de ligne, tout comme celui du chemin même, se ferait à même l'hypothèque des obligations jusqu'à concurrence de trois quarts par le gouvernement et d'un quart par la Compagnie du Grand Tronc. J'en ai dit assez pour établir que les députés de la droite n'ont pas compris la teneur du contrat soumis à la Chambre l'année dernière, et je ne crois pas me tromper en affirmant que ces messieurs qui, dans leur for intérieur, sont décidés à approuver les amendements qu'on propose de faire subir au contrat, ne saisissent pas mieux le sens de ces modifications que celui du contrat primitif.

Quant aux amendements actuellement en délibération, voyons comment la Chambre en a été saisie. L'année dernière, on s'en souvient, tout le monde était convaincu que la question était définitivement réglée, du moment que la Chambre eût volé le projet de loi en question. Nous étions convaincus qu'il était intervenu une convention avec les autorités du Grand-Tronc-Pacifique et de la Compagnie du Grand Tronc et le gouvernement, à mainte reprise, nous donna les assurances les plus positives à cet égard. Lorsque nous fîmes observer qu'il eut été préférable au point de vue des affaires d'obtenir au préalable l'assentiment de la Compagnie du Grand Tronc à cette convention, quitte à la faire, plus tard, confirmer par la Chambre; et que nous pourrions passer tout l'été ici à discuter cette mesure, puisque rien nous autorisait à croire que la compagnie l'accepterait ou la ratifierait, les députés de la droite tournèrent la chose en dérision, nous affirmant que le gouvernement traitait avec des gens d'affaires avisés et prudents, comptant sur l'appui de la puissante compagnie du Grand Tronc, qu'il n'y avait nullement lieu de craindre que l'œuvre du parlement ne fût en pure perte. Eh ! bien, ces prédictions se sont-elles réalisées ? Encore une fois les faits prouvent que ces messieurs de la droite ont fait fausse route. La Chambre a eu beau se mettre en frais de générosité, et prodiguer à la compagnie en question tous les avantages possibles et impossibles, voilà qu'aujourd'hui, après plus mûre réflexion, on constate qu'il aurait fallu lui accorder davantage. Je ne crois pas violer les règles de l'étiquette parlementaire en appelant l'attention pendant quelques instants sur la lettre adressée par le président de la Compagnie du Grand Tronc au premier ministre du Canada, lettre que je ne crains pas de signaler comme un des documents les plus extraordinaires qui aient jamais été livrés au grand jour de la publicité, soit dans ce pays, soit ailleurs. Si le président de la Compagnie du Grand Tronc faisait partie de cette Chambre, je ne craindrais pas de stigmatiser ce document comme il le mérite; mais on pourrait peut-être taxer ma conduite de lâcheté, si je me servais d'un pareil langage à l'adresse d'un absent, et par conséquent je garderai le silence sur le style de ce document. Je me contenterai d'appeler l'attention sur certaines observations que j'y trouve consignées, abandonnant à mes collègues le soin de dire ce qu'il faut penser d'une telle élucubration et des propositions formulées par le président de cette compagnie. D'abord, sir Rivers-Wilson appelle l'attention du premier ministre sur le fait que voici :

J'ai pleinement apprécié les difficultés qu'il vous a fallu vaincre, au cours des délibérations sur cette mesure que vous avez dirigées avec tant d'habilité au sein du parlement, et j'ai partagé toutes vos inquiétudes.

Quelles sont les difficultés que le premier ministre a dû surmonter ? Sir Rivers-Wilson renseigne ses actionnaires sur la nature de ces difficultés et nous apprendrons de sa bouche même sur qui doit rejaillir le blâme à cet égard. A l'assemblée en question tenue à Londres, le président de la Compagnie du Grand Tronc, mettant les actionnaires dans ses confidences, leur rend compte de ses pourparlers et négociations avec le gouver-

nement canadien. Je vais donc citer les paroles mêmes du président, afin que la Chambre puisse constater sur qui il fait retomber le blâme lorsque, de retour en Angleterre, il s'adresse à ses actionnaires, obligé qu'il était de leur dire la vérité, sans se laisser influencer par aucune considération politique, et sans soupçonner que les sténographes consignaient par écrit son discours. Parlant des travaux préliminaires relatifs à cette mesure, il nous dit qu'il avait consacré dix-huit mois à l'étude de la question. Puis il ajoute:

Ayant acquis la conviction que, dans les plus chers intérêts de la compagnie, il était d'urgence d'adopter, à brève échéance, quelque mesure dans le sens que j'ai indiqué, nous nous employâmes à faire présenter un projet de loi au parlement canadien.

Le projet de loi en question visait la construction d'une ligne de chemin de fer de North-Bay vers l'ouest, jusqu'au Pacifique.

Nous nous employâmes à faire présenter un projet de loi——

C'est-à-dire que la Compagnie du Grand Tronc s'employa dans ce sens.

——Nous nous employâmes à faire présenter au parlement canadien, un projet de loi en autorisation d'une charte tendant à la reconnaissance civile d'une compagnie dotée d'une organisation indépendante, mais en relations intimes avec la Compagnie du Grand Tronc et sous sa direction, dans le but de construire une ligne de chemin de fer d'un point de raccordement avec le réseau du Grand Tronc, traversant les territoires les plus fertiles du Nord-Ouest et ayant son terminus à un port sur la côte du Pacifique.

coup sûr, personne ici ne l'ignore, chacune de ces assertions porte le cachet de la vérité.

Convaincu qu'un projet de cette nature——

Il s'agit ici de la proposition primitive.

Convaincu qu'un projet de cette nature s'imposerait à l'approbation du gouvernement et du parlement du Canada, et rallierait leur appui si généreusement accordé à d'autres entreprises de chemins de fer, j'osai suggérer aux actionnaires, lorsque je leur adressai la parole au mois d'avril de l'année dernière, qu'il y avait lieu d'espérer que ce projet serait adopté sans engager le crédit des actionnaires de la Compagnie du Grand Tronc.

Telle était, à cette époque ma conviction appuyée sur des données légitimes, et eu égard aux précédents auxquels je viens de faire allusion, je dois avouer que lorsque je formulai cette proposition, j'ai peut-être fait preuve de trop d'optimisme, ne tenant pas assez compte du poids des intérêts politiques et de l'hostilité qui devraient se dresser devant ce projet.

D'où est venue cette opposition ? Non pas de la loyale opposition de Sa Majesté, car, nous avons toujours été partisans de la proposition primitive formulée par la Compagnie du Grand Tronc. Toutes ces difficultés, tous ces embarras dont il se plaint dans sa lettre au premier ministre auquel il adresse des félicitations pour l'habilité consommée qu'il a déployée à surmonter ces difficultés,

tous ces embarras, dis-je, ne sont pas le fait des membres de l'opposition, mais ce sont les collègues du chef du cabinet et ses partisans qui les ont soulevés dans les assemblées secrètes tenues à ce sujet. Nous n'avons jamais été en lieu d'exprimer notre avis sur ce point, sauf que nous nous sommes déclarés partisans de la construction d'un chemin de fer par la Compagnie du Grand Tronc, de North-Bay au Pacifique, comme la compagnie elle-même le voulait et j'ajoute que nous sommes toujours partisans de ce projet. En présence de ce document adressé au premier ministre, le félicitant d'avoir vaincu toutes ces difficultés, il est bon de connaître la nature de ces embarras, afin que tout le poids du blâme retombe non pas sur l'opposition qui a été tout à fait étrangère à la chose, mais bien sur les épaules de ceux qui sont responsables de toutes ces difficultés.

M. McCREARY : Faut-il comprendre que l'honorable député (M. Northrup) déclare, au nom de l'opposition, que celle-ci aurait appuyé la requête de la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer demandant l'autorisation de construire une voie ferrée de North-Bay jusqu'à la plage du Pacifique, en passant au nord du lac Winnipeg? Telle fut la première demande du Grand Tronc. En approuvant ce projet, l'honorable député reflète-t-il le sentiment du parti conservateur ?

M. NORTHRUP : L'honorable député (M. McCreary) me pose une question pertinente et je lui répondrai. Je n'ai reçu aucun mandat pour parler au nom de l'opposition, cela va sans dire. Pourtant, exprimant mon opposition personnelle et ayant entendu une foule de députés de la gauche se prononcer, je déclare sans hésitation qu'à mon avis l'opposition entière était et est encore disposée à prêter la main à la Compagnie du Grand Tronc pour lui permettre de prolonger sa voie à l'ouest de North-Bay. Quelle établisse son chemin où elle voudra pourvu que ce soit à une distance suffisante des autres lignes.

Quelques VOIX : Très bien ! très bien !

M. NORTHRUP : L'honorable député comprendra par les marques d'approbation qui ont acueili ma déclaration que je n'ai pas trop mal interprété le sentiment de ceux qui m'entourent.

Le président ajoute ensuite dans sa lettre au premier minstré :

Il m'a toujours semblé que le gouvernement du Canada et la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer, étant en réalité associés dans cette entreprise—la premier pour des motifs patriotiques, la seconde par suite de la nécessité où elle se trouve de réclamer sa part de la prospérité croissante du Nord-Ouest—devaient autant que possible se partager la responsabilité financière d'une manière équitable ; or, je crois—et le bureau de direction se range carrément de mon avis—que la Compagnie du Grand Tronc supporte une trop large part de ce fardeau. Je crois ne pas me tromper en disant

que cette inégale répartition est la conséquence des attaques violentes et, force m'est de le dire, injustes à plusieurs égards auxquelles on s'est livré contre le projet de loi devant la Chambre.

Je voudrais derechef faire observer que la majorité ministérielle a été compacte. Je ne l'attaquerai pas et je n'insinuerai pas que cette majorité a été obtenue par des moyens illégitimes ou malhonnêtes ; cependant, il n'en est pas moins vrai, chaque membre de la députation le sait, que le gouvernement fut appuyé à la dernière session par une majorité compacte qui repoussa toutes nos propositions à l'effet d'imposer de nouvelles obligations à la Compagnie du Grand Tronc. Le gouvernement, je crois, consentit à deux modifications sans importance contre lesquelles la lettre de sir Charles Rivers-Wilson ne soulève aucune objection. Ainsi, la gauche n'a imposé aucun fardeau à la Compagnie du Grand Tronc, bien qu'elle ait tenté de le faire à plusieurs reprises et qu'elle ait échoué, à son grand regret. Ainsi, chaque obligation nouvelle imposée à cette compagnie est le fait des collègues ou des partisans du premier ministre. Voilà ce qui a induit le public à croire que la gauche a obéré la Compagnie du Grand Tronc, et que la droite était favorable au projet primitif, mais non à l'entreprise grevée de ces servitudes.

On remarquera que sir Charles Rivers-Wilson se croit l'associé du gouvernement et non du public. L'idée qu'il était l'associé du peuple canadien ne semble pas s'être présentée à son esprit. Dans son discours aux actionnaires, il a parlé de nouveau de son association avec le gouvernement du Canada; lord Welby a aussi signalé ce fait à l'attention de ses auditeurs. Cette solidarité entraînera peut-être les députés de la droite à appuyer jusqu'aux modifications dont la Chambre est saisie. Récemment a eu lieu dans la province de Québec une élection au cours de laquelle le plus vieil associé a rempli son devoir envers l'autre. Autrement, le résultat de cette élection eut été tout autre. Devons-nous attendre que dans toutes les élections qui auront lieu en ce pays, le plus ancien associé de la maison Wilson, Hays, Cox, Canada et Cie prêtera main-forte au plus jeune, pour le plus grand bien de la société et du gouvernement?

Sir Charles Rivers-Wilson continuait ainsi:

> Vous comprendrez, je l'espère que les principales modifications que nous suggérons ne léseront en rien les principes de la loi ni les droits de l'Etat.

Je crois qu'il a raison. Il me semble que rien n'empiète sur les droits du gouvernement ni ne lèse le principe fondamental de la loi. Celle-ci avait pour but de tout accorder à la Compagnie du Grand Tronc et on y a veillé avec la plus scrupuleuse attention dans ces modifications. Le gouvernement avait le droit de tout donner au principal associé et les retouches faites à la loi n'ont pas restreint ce droit. Cependant, elles diminuent fortement les immunités du peuple canadien ; et, sachant que sir Rivers-Wilson est un lettré, il est facile d'imaginer le sourire sarcastique qui courait sur ses lèvres pendant qu'il écrivait cette phrase.

Qu'on examine un instant la nature de ces modifications. Une clause concerne l'affermage de la division de l'est. Je ne crois pas qu'elle eût essuyé avec succès le feu de la discussion à la dernière session sans les jongleries arithmétiques du ministre des Finances qui a prétendu que le gouvernement n'avait qu'à donner d'une main et à retirer de l'autre pour voir cesser toutes ses obligations. Or, voilà que la Compagnie du Grand Tronc nous propose de sang froid de ne payer le loyer de la division de l'Est qu'à même les bénéfices liquides. Aucun engagement, aucune responsabilité en matière de loyer ! Si la compagnie réalise des bénéfices, tant mieux ; sinon, tant pis ; la compagnie n'aurait aucune responsabilité envers le gouvernement. Ce dernier, après avoir consacré six ou sept millions à la construction de la ligne entre Québec et Moncton, l'aurait remise à la Compagnie du Grand Tronc qui l'aurait utilisé à sa guise, sans être tenu de payer un sou avant d'avoir couvert ses frais d'exploitation. Certes, cette proposition était le comble de l'impudence ! Lorsqu'il vient nous dire que les droits du gouvernement seront saufs, est-il possible de croire qu'il n'a pas ri sous cape en songeant au sens différent des mots gouvernement du Canada et au peuple canadien—car, hélas, de nos jours, ces expressions ne sont pas toujours synonymes.

Quant à la division de l'Est, le gouvernement supportera les trois quarts du coût de sa construction, quel qu'il soit. Pourtant, on a maintenant l'audace de nous proposer de ne pas exiger de la compagnie l'intérêt sur les obligations tant que la recette ne suffira pas à solder cet intérêt. Nulle responsabilité de la part de la compagnie, rien pour grever son actif, nul recours laissé aux porteurs d'obligations ni au gouvernement pour obtenir le paiement de l'intérêt, si ce n'est l'excédent des recettes de la compagnie. Ainsi, si le principal associé avait pu obtenir de son jeune partenaire—il serait peut-être plus exact de dire, si le plus jeune associé avait osé donner carte blanche à son aîné, la division de l'est n'aurait payé aucun loyer et celle de l'ouest n'aurait rapporté aucun intérêt, si ce n'est à même l'excédent des recettes du chemin. Cela, on nous l'a laissé entendre, n'aurait pas empiété sur les droits du gouvernement, advienne que pourra des immunités de ce pays !

Lorsque ce monsieur nous a parlé d'une société et du partage équitable des responsabilités financières entre ses membres, il me semble que le jeune partenaire aurait dû prendre son courage à deux mains et élever la voix en faveur du peuple canadien sur lequel retombe toute la dépense. Lorsqu'il a laissé entendre que la compagnie ne devrait pas payer le loyer de la division de l'Est sauf à même les bénéfices, le gouvernement n'aurait-il pas été bien inspiré s'il avait ré-

pondu : Vous devriez payer quatre au lieu de trois pour cent, puisque vous demandez de nouveaux privilèges ? Comment n'a-t-il pas compris que l'argument invoqué avec tant de succès quand il s'agissait de l'Ouest s'appliquait également à l'Est ? Il n'a pas paru songer à cela. Le gouvernement a tout bonnement agréé les modifications qui sont maintenant à l'étude.

Examinons-les. Plusieurs n'ont qu'une infime importance et je ne m'attarderai pas à les commenter. Voyons plutôt quel sera l'effet des clauses 6, 7 et 8. L'un des grands avantages que l'on a fait miroiter à la dernière session aux yeux des députés pour les aveugler à appuyer le projet de loi est celui-ci : vu que le gouvernement ne garantit que le remboursement des trois quarts des obligations émises pour la division de l'ouest et que la Compagnie du Grand Tronc garantit le remboursement de l'autre quart, et vu que le gouvernement détiendra la première et le Grand Tronc, la deuxième hypothèque, plusieurs ministres, et le ministre des Finances ainsi que le ministre de la Justice étaient du nombre, ont fortement insisté sur le fait que la compagnie étant la deuxième créancière hypothécaire devenait en quelque sorte garante du paiement de la première hypothèque. En effet, pour protéger ses intérêts, elle devait prendre soin que l'intérêt de la première hypothèque fut payé ; autrement, le premier créancier hypothécaire interviendrait à l'exclusion de la compagnie. Cet argument, je l'avoue, aurait eu beaucoup de poids dans le cours ordinaire des affaires. Il est incontestable que le premier créancier hypothécaire est sur un bien meilleur pied lorsqu'une personne solvable fait un prêt garanti par une deuxième hypothèque. Cependant, si cet argument était valable l'an dernier, qu'en est-il aujourd'hui ? Grâce à ces étranges concessions, l'hypothèque qu'avait l'Etat prend le second rang et la créance du Grand Tronc prend le pas sur l'autre. Je ne veux pas fendre un cheveu en quatre ni cacher ma pensée. Je ne dis pas que l'hypothèque du gouvernement prend le second rang et s'efface devant la créance du Grand Tronc dans le sens littéral que ces mots comportent, mais je soutiens qu'en pratique la prétendue première hypothèque de l'Etat n'a rang qu'après la soi-disant deuxième hypothèque du Grand Tronc. Souffrez que je cite un exemple. On offre à un membre de cette Chambre deux hypothèques sur une même propriété—l'une, disons de $12,000, est une première hypothèque, et l'autre, de $4,000 vient en deuxième lieu ; telle est la proportion qui existe entre les créances du gouvernement et du Grand Tronc. Si la première hypothèque est de date antérieure et si elle est enregistrée la première, chacun sait qu'elle passe la première et que l'autre lui est entièrement subordonnée, de la même manière que, l'an dernier, l'hypothèque consentie en faveur du Grand Tronc prenait rang après la créance hypothécaire de l'Etat.

M. NORTHRUP.

Supposons maintenant que l'hypothèque consentie et enregistrée en premier lieu contienne une clause stipulant que le créancier n'aura pendant un siècle aucun recours pour répéter le capital ni les intérêts. Peut-on douter que, dans ce cas, la deuxième hypothèque devient pour ainsi dire la première ? Quel est celui qui ne préférerait pas la deuxième ? Supposons encore que le premier créancier ait les mains liées pendant 50 ans au lieu d'un siècle, ou pendant 15 ans au lieu de 50, est-ce qu'en pratique sa créance ne viendrait pas après celle du deuxième créancier hypothécaire dans l'intervalle ? Si la propriété valait $12,000,chiffre de la première hypothèque, et rien de plus, est-ce que pendant les 15 ans pendant lesquelles le premier créancier aurait les mains liées, le deuxième créancier ne s'empresserait pas d'exiger le remboursement de son capital et des intérêts avant que le premier créancier puisse lui couper l'herbe sous le pied ? Par conséquent, si l'on considère que le gouvernement est privé de tout recours pendant 15 ans, la seconde hypothèque occupe virtuellement le premier rang.

Mais, ce n'est pas tout. Pendant ces quinze ans les porteurs de la deuxième hypothèque auront la libre jouissance de tous leurs droits. Ils pourront répéter en justice le paiement de l'intérêt et exercer tous les recours d'un créancier hypothécaire, tandis que le premier créancier aura les mains liées. Même à l'expiration des quinze ans, quand le premier créancier sortira de son sommeil léthargique, il ne pourra ni poursuivre en justice ni exercer le droit de forclusion. Il pourra tout au plus désigner un administrateur, qui exploitera le chemin et, après le paiement des frais généraux, répartira les bénéfices liquides entre les deux créanciers mis sur le même pied, si bien que la prétendue première hypothèque ne vaut pas plus que la deuxième.

Si l'administrateur retire $100 de bénéfices nets, il donnera $75 à l'Etat et $25 au Grand Tronc. Les deux sont absolument sur le même pied en ce qui a trait aux sommes perçues par le séquestre. Examinons d'avantage cet aspect de la question. Pendant les 15 ans pendant lesquels le premier créancier hypothécaire ne recevra rien, la dette, cela va de soi, s'accroîtra prodigieusement. Admettons que le taux de l'intérêt ne dépasse pas 3 pour 100. L'intérêt sur $100,000,000 à ce taux pendant 15 ans représente $45,000,000. Ainsi, en quinze ans, uniquement par l'accumulation de l'intérêt simple, la créance du porteur de la première hypothèque augmentera de moitié, tandis que le deuxième créancier hypothécaire n'aura que la même créance, ayant touché l'intérêt, ou une créance plus faible, ou bien il aura été entièrement désintéressé. Donc, lors de l'intervention du séquestre, la créance du Grand Tronc sera diminuée ou éteinte, car il se sera fait rembourser le montant des obligations dans l'intervalle et, à

tout événement, il sera sur le même pied que le gouvernement en ce qui aura trait au portage des bénéfices. Pourquoi donc le gouvernement qui n'a rien à retirer de l'entreprise, a-t-il permis, lorsque le principal associé lui a demandé de modifier le marché, que son hypothèque prenne le deuxième rang, et que celle du Grand Tronc, qui a tant d'avantages à retirer, occupe le premier ?

Que fait le Grand Tronc ? On s'est fort appesanti sur les avantages que procurera la réalisation de ce projet qui devra alimenter le commerce des ports canadiens. Je sais que ce sujet est épineux, car en le traitant on risque d'être incompris. Jamais, peut-être, dicton ne fut plus vrai ni son sens plus dénaturé que le mot célèbre du Dr Johnson : Le patriotisme est le dernier refuge de la canaille. Bien que chacun sût que le Dr Johnson était aussi patriote qu'âme qui vive, ses adversaires dénaturèrent le sens de cette exclamation. Dans l'esprit de son auteur, elle signifiait que le patriotisme est une si grande vertu qu'un misérable n'ayant rien en lui qui le recommande, cherche à couvrir sur turpitudes du manteau de patriotisme.

De même, on cherche à s'attribuer des mérites et on débite maintes sornettes en parlant de diriger le trafic vers les ports canadiens, et cette question couvre une foule de ruses destinées à jeter de la poudre aux yeux de la population. Je désire autant que n'importe qui voir les marchandises canadiennes prendre le chemin des ports canadiens, mais en ceci comme en toute autre chose, il faut envisager cette question en même temps que ses corollaires. Je ne désire pas que notre blé soit exporté d'Halifax ou de Saint-Jean au point d'exiger que nos cultivateurs de l'Ouest perdent cinq à dix cents par boisseau pour obtenir cette faveur. Je crois que le véritable patriotisme consiste à faire de notre mieux pour abaisser le coût du transport, afin de pouvoir exporter les produits de l'Ouest par les ports du Canada sinon plus, du moins aussi avantageusement que par les ports étrangers. Mais si ces desiderata sont irréalisables, que nos produits se dirigent vers d'autres ports. Cependant, ne renonçons pas à notre projet. Déployons de plus grands efforts pour attirer les produits du Nord-Ouest vers les ports canadiens plutôt que vers les ports étrangers. Le gouvernement a fait de ce projet son grand cheval de bataille. Pourtant, révérence parler, il faut bien avouer que le principal associé a plus affaire en ceci que son jeune partenaire. A ce propos, sir Charles Rivers-Wilson a divulgué les desseins du Grand Tronc. Il a dit ouvertement que si le Grand Tronc désire pénétrer dans l'Ouest, c'est parce que depuis des années il a transporté les denrées vers l'Ouest—il prétend que la compagnie rend dans l'Ouest beaucoup d'articles ouvrés de l'Est—sur une distance de 200 milles et les a ensuite remises au Canadien du Pacifique sans jamais recevoir en échange de marchandises de cette dernière compagnie. Voici les paroles de M. Hays qu'on trouve aux pages 30 et 31 du rapport de l'assemlée générale des actionnaires du Grand Tronc de chemin de fer :

> Nous transportons maintenant de quinze à vingt millions—nous en avons transporté jusqu'à 24,000,000, l'an dernier—de boisseaux de grain qui ont descendu les lacs depuis le lac Supérieur jusqu'aux ports canadiens, alimentant tout le réseau du Grand Tronc d'un bout à l'autre d'Ontario et sur tout le chemin jusqu'à Montréal ; nous tiron sle ce service une grande partie de nos recettes. Nous ne pourrons pas conserver notre réseau, si nous ne prenons pas les moyens de garder ce trafic.

A la page 31, on lit :

> Ce trafic sera perdu si nous ne prenons pas les moyens de le conserver. Ainsi, il ne s'agit plus de savoir ce qui adviendra si vous tentez l'entreprise, mais ce qui suivra votre tentative. Voilà le problème que vous êtes appelés à résoudre aujourd'hui ; violà la question qu'il vous faut examiner avec soin.

Ainsi, le seul argument invoqué devant les actionnaires du Grand Tronc consistait à leur dire qu'en consentant à tout ce qu'on leur demandait, c'est-à-dire à garantir le remboursement de la deuxième hypothèque, le Grand Tronc, au lieu de remettre les marchandises au Canadien du Pacifique qui ne lui donnait rien en échange, les remettrait à une ligne amie qui, de son côté, lui passerait les marchandises de l'Ouest pour les transporter jusqu'à l'Est sur son propre réseau. Si le but véritable du gouvernement est de permettre aux cultivateurs de l'ouest de rendre leurs produits à la mer au plus bas prix possible, qui croira que ce but sera atteint grâce à la dépense de cinquante, soixante et quinze ou cent millions de dollars, ou de n'importe quelle somme fabuleuse, pour construire un chemin de fer de Winnipeg à Québec, sachant que, pendant la dernière saison, on a transporté du blé de Port-Arthur à Montréal à raison de trois cents par boisseau, que les lignes du Grand Tronc et du Parry-Sound apportent le grain depuis les grands lacs jusqu'à Québec pour une somme aussi minime ? Certes, il doit être évident pour tout le monde qu'on viendrait bien mieux en aide aux agriculteurs de l'Ouest en suivant les conseils du leader de l'opposition (M. R. L. Borden).

Je ne préconiserai pas ce projet en particulier, parce qu'à mon avis cette question de vrait être étudiée à fond par une commission d'experts. Je ne crains pas de dire qu'en laissant à une commission le soin d'étudier la question des transports et d'élaborer le meilleur projet possible, celui qu'on nous propose aujourd'hui ne serait jamais considéré comme un moyen possible d'assurer le transport à meilleur marché qu'autrefois les produits de l'ouest vers l'est.

Il y a encore une autre clause, la neuvième, qui permet au Grand Tronc de vendre une partie des $20,000,000 d'actions. Si, de nouveau, les députés de la droite se rappelaient les motifs invoqués l'an dernier par

leurs chefs, ils constateraient que presque tous, sinon tous leurs arguments destinés à les engager à approuver cette convention sont mis à néant par les présentes modifications. Il me semble entendre le ministre des Finances (M. Fielding) avec son éloquence et son habile té accoutumées, mais avec moins de logique que d'ordinaire, représenter que la population du Canada n'avait pas à craindre que l'émission des actions causât une augmentation des tarifs de transport, puique la Compagnie du Grand Tronc était tenue de conserver ces $25,000,000 d'actions. Le Grand Tronc, disait -il, ne pourrait obtenir ces actions qu'en les payant et, après les avoir payées, il serait obligé de les garder. Quand le jour viendrait d'établir les tarifs, les commissaires n'auraient qu'à constater le prix d'achat de ces actions demeurées entre les mains de la compagnie qui ne pourrait pas les vendre et à faire les tarifs en se basant sur le prix payé. Maintenant, tout ce beau raisonnement s'écroule. Si cet argument avait du poids, et il a permis à la droite de parvenir à son but l'an dernier, il ne vaut plus rien aujourd'hui puisqu'on avoue que le Grand Tronc peut obtenir ces $25,000,000 sans rien débourser et que, après avoir obtenu ces actions, il peut les vendre à son gré, pourvu qu'il conserve la haute main dans l'administration du Grand-Tronc-Pacifique. Je déclare ne pas comprendre le sens de ces mots. Selon moi, ils signifient que le Grand Tronc peut au mieux de ses intérêts vendre jusqu'à la dernière de ses actions à sir Charles Rivers-Wilson, à M. Hays ou à une autre personne qui s'engagerait à laisser entre les mains de la compagnie l'administration du chemin. La rédaction du contrat est bizarre, en je me demande s'il renferme une stipulation qui oblige la compagnie à détenir les actions et à retirer les dividendes dans le cas échéant, ou qui lui interdise de les vendre, si le Grand Tronc se passait la fantaisie de les offrir en cadeau à tous ceux qui ont si heureusement amené le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) à accepter cette convention. En ce qui a trait à cette clause, il me semble qu'il est de bonne guerre de rétorquer les arguments invoqués l'an dernier par nos adversaires et, au lieu d'employer notre temps et nos talents à discuter la question, de nous borner à dire : Si la droite était sincère l'an dernier, si elle croyait véritablement que la rétention des actions par le Grand Tronc serait en fin de compte aussi avantageuse qu'elle le prédisait, elle devrait respecter le permier contrat au lieu de le retoucher.

La dernière clause que je commenterai règle le sort du chemin à l'expiration du bail. Bien qu'il s'agisse d'évènements dont un demi-siècle nous sépare, bien qu'on puisse croire que ce qui se passera à cette époque intéresse peu la génération présente, c'est une grave question pour un pays qui est certain d'exister encore dans cinquante ans, certitude qu'aucun mortel ne peut avoir.

M. NORTHRUP.

C'est une grave question de savoir si nous avons le droit d'engager l'avenir de ce chemin et des lignes tributaires après l'expiration de cinquante ans, quand nous ignorons quelle sera à cette époque la situation du pays. La onzième clause stipule que :

Advenant le cas où, avant l'expiration du bail de la section de l'est, la compagnie aurait construit un embranchement ou des embranchements partant d'un endroit, ou d'un autre de la section de l'est, le gouvernement devra, si, à l'expiration dudit bail, il se détermine à se charger de l'exploitation de ladite section de l'est——

Que devra-t-il faire ?

—assumer et prendre à ses charges les embranchements que la compagnie juger à propos de ne pas garder, moyennant telle considération dont il sera convenu ou qui devra, ou cas de désaccord à cet égard, être déterminée de la manière prévue par le paragraphe 24 (2) dudit contrat rendu applicable par les présentes aux cas pouvant survenir aux termes de ce paragraphe.

C'est-à-dire au moyen d'un arbitrage. Voyez encore ici la nature léonine du contrat ! Où donc se trouvait le jeune associé lorsque l'intérêt du pays était en jeu ? Voici qu'on permet au Grand Tronc d'exploiter le chemin pendant 5 ans, par l'entremise du Grand Tronc Pacifique et ce temps écoulé de dissoudre la société, le principal associé choisissant la part qu'il préfère tandis que l'autre devra acheter le reste, bon gré, mal gré. N'est-il pas facile d'imaginer qu'on construira, les unes après les autres, des lignes qui ne rapporteront rien, comme cela est arrivé récemment, des lignes dont l'établissement a été autorisé pour des fins politiques et pour des motifs déplacés ? Eh bien, dans 50 ans d'ici, ce malheureux pays devra les acquérir, parce que le Grand Tronc n'en aura que faire. Pourquoi donc, lorsqu'il s'agit de toutes ces lignes, de la ligne louée ou de la ligne de l'Ouest, chaque fois qu'on stipule sur ce qui aura lieu à l'expiration de cinquante ans, foule-t-on au pied les droits du peuple pour ne reconnaître des droits qu'au Grand Tronc Pacifique. Certes, voilà qui nous justifie, je le répète, de croire que sir Rivers-Wilson savait à qui il avait affaire lorsqu'il parlait de la société formée par la compagnie et le gouvernement du Canada.

Maintenant, encore un mot et je termine. Le ministre de l'Intérieur (M. Sifton), il y a un jour ou deux, a clos son discours par une éloquente péroraison dans laquelle il a décrit la situation du parti libéral. Voici quelles furent ses dernières paroles :

Je donnerai sur ce point, satisfaction à l'honorable chef de l'opposition. Je déclare que, loin de reculer, loin d'éprouver quelque hésitation au sujet de cette entreprise, le gouvernement libéral lie son sort à l'avenir de ce projet.

Déclaration aussi véridique qu'une foule d'autres que nous avons entendues. Y a-t-il dans cette enceinte un seul député qui ait

oublié qu'à la dernière session, nous avons mis la droite au défi de jouer son existence politique et d'en appeler au jugement de la population qui fournira les fonds pour construire la ligne, qui paiera les frais du transport et qui, avant tout, doit avoir voix au chapitre.

Nous avons mis nos adversaires au défi de s'en rapporter au verdict populaire ; nous avons demandé de tout laisser en suspens tant que la population n'aurait pas l'occasion de se prononcer, et la majorité compacte a repoussé notre proposition ; la convention dont on était si fier et qui était immuable fut ratifiée puis abandonnée, et voici que l'autre partie revient nous demander des privilèges encore plus étranges que ceux auxquels elle avait songé l'an dernier ! Où donc était le gouvernement à cette époque ? Où était le parti libéral ? Le parti libéral fut indécis pendant un certain temps. Oserait-il affronter le peuple ou reviendrait-il ramper devant la Chambre ? Finalement, il décida de ne pas se présenter devant le peuple et vint courber l'échine devant la députation. Ce soir encore je mets le gouvernement au défi de dissoudre les Chambres sans retard, de ne pas adopter ce projet inique mais de consulter la population qui n'a pas autorisé l'adoption d'une pareille loi. La population du Canada eut à se prononcer sur une douzaine de questions différentes. Ses goûts protectionnistes ou libre-échangistes, ses croyances religieuses, ses préjugés nationaux et d'autres motifs ont influencé son verdict. Nous demandons de recnef au gouvernement de consulter le peuple qui ne l'a jamais autorisé à adopter cette législation. Nous le défions de se présenter devant la population déclarant que nous sommes prêts à rencontrer le gouvernement devant les électeurs. Si le verdict populaire est en faveur de ce projet, nous nous inclinerons de bonne grâce devant la volonté du peuple et nous coopérerons à l'adoption de cette loi et à son perfectionnement. Mais jamais nous ne consentirons à approuver cette entreprise tant que la population dont nous sommes les mandataires et qui est si profondément intéressée dans ce projet n'aura pas eu l'occasion de se prononcer.

M. BENJAMIN RUSSELL : Je propose l'ajournement du débat.

La motion est adoptée et le débat ajourné.

A la demande de M. Fielding, la séance est levée, à 10 heures 25 minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, le 8 avril 1904.

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

CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La Chambre reprend la discussion de la motion de sir Wilfrid Laurier,—" Que M. l'Orateur quitte maintenant le fauteuil pour que la Chambre se forme en comité général sur certaine résolution concernant la ratification du contrat entre Sa Majesté le Roi et la Compagnie dite ' The Grand-Trunk Pacific Railway Company ' en date du 8 mars 1904,"—et de l'amendement de M. Borden (Halifax).

M. BENJAMIN RUSSELL (Hants) : M. l'Orateur, j'ai discuté tellement au long, lors de la session dernière, le contrat principal qu'il s'agit maintenant de modifier, que je me promets bien de ne plus commettre la même faute et de condenser le plus possible ce que j'ai à dire aujourd'hui. C'est en partie pour cette raison que je ne suivrai pas mon honorable ami d'Hastings-nord (M. Northrup) dans l'analyse microscopique qu'il a faite, hier soir, du contrat modifié. Les arguments qu'il a présentés n'étaient pas nouveaux en somme. Ces objections avaient été discutées à fond, à mainte reprise, durant les sept ou huit mois de la dernière session ; elles avaient été pleinement réfutées par l'honorable ministre de la Justice et l'honorable ministre de l'Intérieur, ainsi que par les savants avocats dont les opinions ont été soumises à la Chambre ; et je crains que même un revenant d'outre tombe ne saurait plus capter l'attention en nous en entretenant. On me permettra, toutefois, de signaler la manière sophistique dont l'honorable député a présenté ces arguments. Il indique quelles sont les modifications apportées au contrat, puis il nous invite à dire s'il en est qui soient à l'avantage du pays. Tout ce qu'il y voit, déclare-t-il, est à l'avantage de la compagnie ; il ne s'y trouve rien à l'avantage du pays. Or, bien entendu, c'est à quoi il fallait s'attendre ; car nous savons tous que, lorsque le contrat primitif fut proposé à la compagnie, elle réclama des concessions ; et les modifications soumises à la Chambre ont simplement pour but de résoudre les difficultés, de répondre aux objections soulevées par la compagnie relativement au contrat primitif. Il ne faut chercher dans ces concessions rien qui soit en faveur du pays ; on ne doit s'attendre à y trouver que des modifications favorables à la compagnie. C'est donc une manière de présenter les choses extrêmement ingénieuse et plausible, mais entièrement trompeuse et injuste, que de signaler les modifications faites au contrat et de nous mettre au défi d'y relever des changements avantageux au pays. Pour être juste il faudrait prendre le contrat principal adopté par la Chambre à la dernière session, et y insérer les nouvelles stipulations, puis examiner si ce contrat, dans l'ensemble, peut être raisonnablement soumis à l'approbation du peuple. Tel est le premier sophisme qui distinguait l'argumentation de mon honorable ami, tout ingénieuse et plausible qu'elle fût et absolument

ce qu'on pouvait attendre d'un avocat criminaliste défendant un prévenu.

Voici un second sophisme avancé par mon honorable ami. Il prend le discours de sir Rivers-Wilson aux directeurs du Grand Tronc, dans lequel celui-ci déclare que la compagnie est l'associé du gouvernement canadien dans cette grande entreprise, et il s'écrie : Nous sommes donc responsables, comme associés, de tout ce que sir Rivers Wilson présente à sa compagnie. Mon honorable ami signale particulièrement une des nombreuses déclarations faites par ce dernier, et il nous demande de l'accepter comme juste interprétation de ce contrat modifié. Mais chacun se rendra compte que cette déclaration de sir Rivers-Wilson n'était qu'une figure de rhétorique. Dans l'exubérance de son imagination, il s'est servi de ce que tout le monde reconnaîtra comme une métaphore, quand il dit : Nous sommes dans cette affaire les associés du gouvernement canadien. Et dans le sens figuré, nous pouvons bien admettre, j'imagine, qu'ils sont les associés du gouvernement, mais sûrement il ne saurait être permis de gravement asseoir un argument de droit sur une figure de rhétorique. Toutefois, c'est bien la méthode suivie par l'honorable député d'Hastings. Mon honorable ami n'est peut-être pas allé tout à fait aussi loin dans ce sens que l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler). Il n'a pas dit que, par suite d'une modification récente de la loi anglaise régissant les compagnies, les paroles prononcées par sir Rivers-Wilson et M. Hays, en soumettant le contrat aux actionnaires de la Compagnie du Grand Tronc auraient l'effet de lier le gouvernement d'une manière absolue et l'empêcheraient de réclamer les droits qu'il aurait pu autrement réclamer, aux termes de son contrat avec le Grand-Tronc-Pacifique.

Assurément, c'est bien là la plus absurde prétention qu'on ait jamais émise devant une assemblée délibérante. S'il était permis à une compagnie de se soustraire aussi facilement à ses obligations, elle n'aurait qu'à faire parler un de ses directeurs—et plus ce directeur serait sot mieux ce serait—lequel se chargerait d'interpréter le contrat et par le moyen de cette interprétation de lier l'autre partie, tout en libérant la compagnie de ses obligations et responsabilités imposées puté ne parlait pas sérieusement lorsqu'il a présenté cet argument; je ne voudrais pas lui faire l'injure de le supposer. Bien entendu, quand l'honorable député d'Hastings (M. Northrup) a rapporté les paroles de sir Charles Rivers-Wilson et a émis l'idée que le gouvernement se trouvait lié par là, il a voulu badiner ; ce n'était pas un argument de droit sérieux qu'il avait l'intention de présenter. Seul l'honorable député de Toronto-ouest (M. par le contrat. Sans doute l'honorable dé-Osler) a pu s'imaginer qu'un argument de cette nature pourrait influencer l'attitude de la Chambre à l'égard de ce contrat.

M. RUSSELL.

Mon honorable ami d'Hastings a fait un aveu important. Le ministre de la Justice, à la dernière session, avait soutenu que l'hypothèque du Grand Tronc venant après celle de l'Etat, c'était là une garantie de plus que l'Etat serait remboursé de ses avances. Or mon honorable ami d'Hastings a prétendu que cet argument, parfaitement juste et valable à l'époque où il fut présenté, se trouvait dénué de sens par suite des dispositions nouvelles insérées au contrat. Sans doute, dans une certaine mesure, il a raison ; mais ce que je désire signaler, c'est l'aveu de mon honorable ami que l'argument présenté, durant la dernière session, par l'honorable ministre de la Justice, était à cet égard juste, et j'aimerais à savoir pourquoi l'honorable député n'a pas fait cet aveu dès la session dernière ? Il a pris bien garde de ne pas le faire dans le temps ; et il ne le ferait pas davantage aujourd'hui s'il ne pensait pas qu'aujourd'hui cet aveu ne saurait préjudicier sa cause. La ligne de conduite adoptée par mes honorables amis de l'opposition me rappelle un incident qui se produisit pendant que la commission ecclésiastique siégeait en Angleterre en vue de la revision du Nouveau Testament. On demanda à un des dignitaires s'il fallait retenir un des textes controversés, ou s'il fallait le regarder comme apocryphe. La question l'embarrassa au point de l'engager à consulter par dépêche ses supérieurs hiérarchiques, et voici quelle fut la réponse : Probablement apocryphe, mais ne l'admettez pas sans discussion. C'est bien là l'attitude de nos honorables amis de la gauche. Ils se disent l'un à l'autre que leurs arguments n'ont probablement aucune base, mais qu'il ne faut pas néanmoins y renoncer sans discussion. Intérieurement ils se disent que le raisonnement de l'honorable ministre est probablement juste, mais il faut se donner bien garde de l'admettre tant que cet aveu pourrait leur nuire. S'il était permis de supposer que nous reviendrions ici, l'an prochain, soumettre un nouvel amendement au contrat——

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. RUSSELL : Ce qui n'est pas du tout à prévoir, car il ne saurait certainement pas y avoir de nouvelle modification de l'arrangement—je suis persuadé que nous aurions le spectacle de l'honorable député l'Hastings et de ses amis déclarant que les arguments avancés par la droite à l'appui du contrat modifié étaient justes, mais que les modifications faites depuis ont entièrement changé la situation et enlevé toute portée à ces arguments. Nous les entendrions admettre que le raisonnement de mon honorable ami d'Annapolis (M. Wade) au sujet de l'arrangement substitué était parfaitement valable, qu'on s'était borné à insérer dans le contrat la procédure anglaise, au lieu de la forclusion des hypothèques de chemin de fer, et que la procédure anglaise était bien le mode le plus acceptable et le plus efficace de régler les cas de cette nature. Et ils feraient cet aveu,

comme ils l'ont fait pour l'argument du ministre de la Justice, de très bon gré, parce que les modifications faites au contrat primitif les mettraient en mesure de le faire sans nuire à leur cause. Pour le moment, toutefois, ces honorables députés rejettent la prétention émise par mon honorable ami d'Annapolis, et ils n'admettront ni ne concèderont rien tant qu'ils ne seront pas assurés de ne pas en souffrir.

Mais pourquoi ne pas reconnaître la vérité ? Pourquoi n'avoir pas reconnu en 1903 que le raisonnement de mon honorable ami le ministre de la Justice était parfaitement juste avec le contrat tel qu'il était ? Ce serait là envisager la question avec droiture et sincérité ; mais, je regrette de le dire, ce n'est pas dans cet esprit que nous pouvons espérer que nos honorables amis de la gauche l'envisagent.

Il est une observation, peut-être la plus importante, que je relève dans le discours de l'honorable député et que je voudrais signaler spécialement à l'attention. En effet, nous lui sommes redevables, ainsi qu'à l'honorable député de Toronto-ouest, d'avoir tiré très nettement et hardiment la ligne de démarcation entre la politique du gouvernement et celle de l'opposition sur cette importante question. Je suis persuadé que l'honorable député d'Hastings-est est entièrement d'accord avec son collègue de Toronto-ouest quant à ce qui se produirait si nous accordions au Grand Tronc Pacifique ce qu'il demandait, savoir : l'autorisation de construire depuis North-Bay jusqu'à la côte du Pacifique. Ils reconnaîtront, sans doute, tous les deux que l'effet serait de diriger tout ce puissant trafic de l'ouest et du Nord-Ouest, à travers les Etats-Unis, vers les ports américains. L'honorable député d'Hastings nous a dit, hier soir, très nettement qu'il n'existait aucune controverse, aucune divergence d'opinion dans les rangs de la gauche quant à la proposition primitive de la Compagnie du Grand Tronc, et que l'opposition était prête à l'accepter dans son entier, je dirais presque, dans sa nudité. " De la part de qui," demanda-t-il, " sir Rivers-Wilson a-t-il éprouvé de l'opposition à son premier projet ? " Et de répondre : " Non pas de la part de la loyale opposition de Sa Majesté, car elle a toujours unanimement été en faveur du projet primitif du Grand Tronc." Mon honorable ami de Selkirk (M. McCreary) pouvait à peine en croire ses oreilles ; mais sur-le-champ mon honorable ami d'Hastings affirmait encore plus catégoriquement :

> Nous n'avons jamais eu l'occasion d'exprimer nos vues sur ce point, si ce n'est dans la mesure de déclarer que nous approuvions alors, comme nous approuvons aujourd'hui, l'idée de la construction d'une ligne du Grand Tronc de North Bay au Pacifique, tout autant que la Compagnie du Grand Tronc elle-même l'approuvait.

Ils approuvaient unanimement alors une proposition qui, d'après la preuve qui en a été faite et dans l'opinion de l'honorable député de Toront-ouest, devrait avoir pour effet de diriger le trafic de notre pays, par les voies américaines, vers les ports des Etats-Unis. L'honorable chef de l'opposition était-il, par hasard, de la même humeur ? Approuvait-il ce projet primitif du Grand Tronc, en vertu duquel tout le trafic de cette région aurait eu son écoulement en territoire américain et vers les ports des Etats-Unis ? Car s'il était disposé à accepter cette politique, il serait grandement temps de faire connaître à ses amis des provinces maritimes de quel bois il se chauffe quand il s'éloigne de leurs rivages. Je ne m'étonne pas que mon honorable ami d'Hastings-est se soit senti sur un terrain dangereux. Il a reconnu que la glace n'était pas solide et qu'il fallait avancer avec prudence. Il a ajouté qu'il avait foi dans le pays et dans le patriotisme de ses habitants. Il nous a donné une interprétation bizarre de l'aphorisme très connu du docteur Johnson, que le patriotisme est le dernier refuge de la canaille—interprétation absolument exacte, je veux le croire, et applicable dans certains cas. Mais il a ajouté : " Je ne veux pas aller trop loin dans ce sens." Il a approuvé l'idée de développer les ports des provinces maritimes, Halifax et S. John, et d'encourager nos armateurs et nos industriels ; mais il n'était pas d'avis que les cultivateurs du Nord-Ouest fussent taxés, sous forme de frais supplémentaires de transport de leurs grains, en vue de l'établissement des ports maritimes du Canada. Or, M. l'Orateur, nous ne désirons aucunement taxer les cultivateurs en vue du développement de nos ports. Aucun représentant des provinces maritimes n'a jamais demandé que les cultivateurs eussent à payer un seul sou de plus par boisseau pour le transport de leurs grains en Europe, en considération de notre désir de développer nos ports de mer. Jusque-là nous sommes entièrement de l'avis de l'honorable député; mais voilà que l'accord cesse entièrement et absolument. Pour éviter de faire payer au cultivateur plus cher pour le transport de son grain, l'honorable député est disposé à laisser expédier ce grain en territoire américain et par les ports des Etats-Unis. Nous, de notre côté, établissons une compagnie qui, aux termes de conventions strictes, s'engage à transporter le grain des cultivateurs en territoire canadien et vers les ports canadiens aux conditions qu'ils pourraient obtenir en l'expédiant par les voies des Etats-Unis. C'est en cela que notre politique diffère de la sienne ; c'est en cela que notre patriotisme diffère du sien ; c'est en cela que notre manière de venir en aide aux cultivateurs du Nord-Ouest diffère de celle de ces messieurs de l'opposition. L'honorable leader de l'opposition a demandé au ministre des Finances comment il allait mettre cette idée en pratique. Le ministre des Finances nous a dit, l'année dernière, que nous pouvions compter, et que nous devions compter que le patriotisme des Canadiens les engageaient à expé-

dier leurs produits par la voie canadienne. L honorable chef de l'opposition déclare : "J'admire le patriotisme des Canadiens, je l'admire autant que le ministre des Finances l'admire lui-même; personne ne l'admire plus que moi." C'est peut-être l'exacte vérité, je n'en doute pas; mais, d'autre part, aucun membre de cette assemblée ne paraît plus que lui tenir pour suspect le patriotisme de ses concitoyens. Il n'a absolument aucune confiance que ce patriotisme puisse se traduire par des actes. Il demande qu'on passe un contrat en vertu duquel la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique sera tenue de transporter le grain, soit qu'il porte ou ne porte pas l'indication de la route à suivre, en territoire canadien et vers les ports canadiens à destination des marchés universels. Pareille proposition fut-elle jamais faite sérieusement ? Fut-il jamais question de forcer un un individu ayant du grain à vendre à l'expédier par telle voie plutôt que par telle autre, vers tel port plutôt que vers tel autre, ou enfin d'autre manière que sa connaissance des affaires et ses propres intérêts ne l'engagent à l'expédier ? Non, assurément. Ce serait du paternalisme en rupture de sens commun. Ce serait aller au delà de tout ce qu'on a jamais proposé en Allemagne. Le chef de l'opposition, si je ne me trompe, le reconnut pleinement, l'année dernière. Il fut admis que nous ne pourrions obtenir de bons résultats par de simples mesures législatives, que nous ne pouvions décréter que le grain serait transporté à Saint-Jean ou à Halifax, ou devrait être expédié par telle route en particulier.

Tous reconnaissent qu'il n'y avait qu'une chose à faire : voter une loi en vertu de laquelle les personnes faisant ce trafic auraient à expédier les marchandises par telle voie et sur tels ports. Nous nous sommes efforcés d'atteindre ce but. Par le bill soumis à la Chambre, nous cherchons, autant qu'il est possible de le faire par mesure législative, à disposer toutes choses pour qu'il soit de l'intérêt du Grand-Tronc-Pacifique de faire expédier le grain par son propre chemin et d'attirer le trafic vers la ligne qu'il doit exploiter de Winnipeg à Moncton. Mais tout cela a déjà été dit en Chambre, l'année dernière, et je ne retiendrai pas la députation davantage sur ce sujet aujourd'hui. Qu'on me permette d'en venir à ce qu'a dit l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) relativement au contrat maintenant à l'étude.

L'honorable député de Toronto-ouest a dit que ce contrat en était un en vertu duquel, si la compagnie échoue, le gouvernement est perdant, et si la compagnie réussit et prospère, le gouvernement n'a rien. Il est absolument vrai, sans doute, que le gouvernement n'a rien à gagner. Nous ne comptons pas retirer de dividendes de cette Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Aucun gouvernement ne cherche à s'enrichir directement par l'exploitation des compagnies auxquelles il donne l'existence civile. Le gouvernement, le pays, trouvent leur bénéfice dans une direction tout autre. Toutes les compagnies que nous subventionnons, ou dont nous garantissons les obligations, ou auxquelles nous concédons des terres, travaillent pour le compte du pays en ouvrant des territoires vacants ou en développant le commerce. Tous les contrats de la nature de celui-ci, conclus par notre gouvernement ou celui d'aucun autre pays à ma connaissance, ont présenté les caractères décrits par l'honorable député de Toronto-ouest : c'est-à-dire que, dans tous les cas, si la compagnie prospère, l'Etat ne retire rien, et si la compagnie échoue, l'Etat est appelé à répondre de ses obligations. Si donc c'est toujours un contrat de cette même nature que nous concluons avec toutes les compagnies, pourquoi signaler ce cas entre tous les autres et le critiquer de ce chef ? J'ai dit que tous les contrats de cette nature se ressemblent. J'aurais dû ajouter peut-être qu'il y a des exceptions. Il s'est trouvé des compagnies autorisées par le parlement canadien et pourvues de grosses subventions, concernant lesquelles tout le risque de l'entreprise était laissé à la charge du gouvernement; que la compagnie réussît ou qu'elle échouât, l'Etat devait perdre, et de fait il a perdu. Une de ces compagnies, la plus remarquable, la plus importante de toutes, est très connue de l'honorable député de Toronto-ouest. L'ex-député de Lisgar (M. R. L. Richardson) a exposé sous forme d'articles de lecture facile, mais pas très profonds, parus dans le "Canadian Magazine," ce que ce grand chemin de fer a coûté au pays. Voici quelle est son estimation :

$35,000,000, valeur de lignes déjà construites ; $25,000,000, en subventions directes ; 25,000,000 d'acres de terre d'une valeur approximative de $3 de l'acre, soit $75,000,000.

Cela fait en tout $135,000,000 accordés au Canadien du Pacifique pour la construction d'un chemin dont le prix de revient était estimé à $91,500,000. C'est un cas où le gouvernement ne pouvait que perdre et où de fait il a perdu toute la somme, indépendamment du succès ou de l'insuccès de la compagnie. Celle-ci a reçu les fonds et nous ne sommes aucunement en mesure de réglementer le tarif de cette compagnie. Nous lui avons accordé des faveurs que nous n'avons accordées à aucune autre, et cependant nous ne pouvons que perdre, quoi qu'il arrive, toutes les sommes magnifiques octroyées par l'Etat à cette compagnie.

Il va sans dire que cette transaction fit saigner le cœur de mon honorable ami (M. Osler), mais il pleura dans le secret du silence ; il eut la discrétion de ne pas traduire en paroles la douleur que lui causa ce marché inique. Le parlement a déjà, après entente entre les parties, accordé des subventions et donné sa garantie à mainte entreprise, et la Chambre aurait adopté à l'unanimité le pro-

jet de ligne entre North-Bay et le littoral du Pacifique si le gouvernement y eût donné son assentiment. Si le gouvernement avait présenté un projet de loi dans ce sens, l'opposition, suivant l'honorable député de Hastings-est (M. Northrup), lui aurait accordé son appui unanime. Mais, a dit le gouvernement, nous n'entendons pas agréer votre projet dans sa nudité, ni garantir toutes vos obligations sans qu'on vous impose certaines conditions relativement à la partie du chemin comprise entre North-Bay et le littoral du Pacifique. Bien vrai que la vieille compagnie du Grand Tronc a puissamment contribué au développement du pays, mais elle en a aussi reçu une aide considérable. Depuis longtemps établie, elle dispose d'une grande influence et de ramifications importantes, ce qui la met en situation de s'imposer des charges un peu plus lourdes que celles qu'on a imposées à d'autres compagnies que l'on a aidées. Nous avons un pays immense à développer ; nos vastes territoires du nord manquent de voies ferrées ; il nous faut ouvrir et exploiter nos régions forestières, exploiter et développer nos mines, et favoriser nos industries si diverses. Nos ports maritimes s'efforcent de prendre leur part de la prospérité dont, surtout en ces dernières années, notre pays a été gratifié. Nous ne permettrons pas que vous acceptiez notre garantie pour continuer ensuite de diriger votre trafic vers les ports américains. Nous allons vous imposer la tâche d'exploiter, pour l'avantage des ports canadiens, une voie ferrée s'étendant depuis Winnipeg jusqu'à l'océan Atlantique. Nous allons vous imposer ce fardeau en retour des concessions que nous vous faisons, des garanties que nous vous accordons par rapport à la construction du chemin entre North-Bay et le littoral du Pacifique, bien que, à vrai dire, ces concessions ne soient pas aussi importantes que celles que nous avons faites à d'autres compagnies semblables. Voilà comment il se fait que la compagnie se trouve obligée d'exploiter la division Winnipeg-Moncton.

Personne n'a oublié que la gauche a longtemps tiré parti du raisonnement trivial et captieux de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, aujourd'hui président de la commission des chemins de fer (l'honorable M. Blair), qui prétendit un jour que le gouvernement se réservait la mauvaise partie du chemin et en donnait la partie avantageuse au Grand-Tronc-Pacifique. On disait que le gouvernement gardait pour lui la division Winnipeg-Moncton et faisait don au Grand-Tronc-Pacifique de la partie avantageuse de l'entreprise, c'est-à-dire de la division des prairies et des montagnes comprise entre Winnipeg et Port-Simpson. Mais aussitôt qu'on eût fait observer à l'ex-ministre des Chemins de fer (l'honorable M. Blair) que la division Winnipeg-Moncton n'était pas susceptible de produire de revenu avant un certain nombre d'années, et qu'elle ne représentait en réalité qu'une lourde charge qu'on imposait à la compagnie en échange des concessions que l'on faisait à cette dernière, on cessa d'entendre répéter que le gouvernement se réservait la mauvaise partie de l'entreprise pour donner la meilleure à la compagnie ; on cessa surtout d'avoir recours à un tel raisonnement aussitôt que l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) en eût dévoilé accidentellement la fausseté dans son discours de l'année dernière. Mais la gauche n'en persista pas moins à prétendre que nous avions fait preuve d'imprévoyance dans le traité que nous avions conclu avec la compagnie.

Une VOIX : Et c'est ce qu'elle prétend encore.

M. RUSSELL : Elle le prétend encore. Suivant ces messieurs, le pays serait devenu la dupe des personnages énigmatiques qui président aux destinées de la Compagnie du Grand Tronc. Le traité que vous avez conclu, disent-ils, est tellement inconsidéré, imprévoyant et peu avantageux, qu'il va faire des millionnaires des promoteurs du Grand-Tronc-Pacifique ; nous allons avoir une nouvelle fournée de millionnaires. Ce contrat est si bien à l'avantage de la compagnie, d'une seule partie, il favorise si peu les intérêts de la population canadienne et accorde tant au Grand Tronc, que vous allez faire la fortune des directeurs et peut-être aussi celle des actionnaires de cette compagnie. Eh bien ! puisque la traité favorise si peu le Canada et était tant à l'avantage de la compagnie, comment se fait-il que lorsqu'il leur fut soumis, les actionnaires du Grand Tronc n'ont pas sauté dessus, qu'ils ne l'ont pas accueilli à bras ouverts ? Au lieu de l'accueillir comme ils l'auraient fait s'il eût été, ainsi que le prétendait l'opposition, tellement avantageux pour des gens aussi avisés—aussi peu avisés, devrais-je plutôt dire, puisqu'ils ne manquent jamais la moindre occasion de placer leurs capitaux, et qu'ils ont déjà opéré des placements sur notre continent et aux quatre coins du globe dans toute sorte d'entreprises insensées—ils manifestèrent la plus grande réserve au sujet du traité relatif au Grand-Tronc-Pacifique. Comment expliquer cette attitude ? Si le contrat était bien tel que l'ont prétendu nos adversaires, il y a évidemment là un mystère qu'il conviendrait d'éclaircir ; la vérité est que lorsqu'on vit quelles conditions onéreuses le contrat imposait aux actionnaires du Grand-Tronc-Pacifique et de la Compagnie du Grand Tronc, on ne manifesta pas grand enthousiasme. On s'appliqua au contraire à discuter et à critiquer avec soin les diverses stipulations du traité. Il est bien évident que le contrat, bien que les conditions en fussent fort onéreuses pour le Grand Tronc-Pacifique, et que les dispositions essentielles en fussent tout à l'avantage du Canada, eût été accepté et ratifié par les actionnaires de la compagnie si la situation du marché monétaire n'eût subi un changement notable après que les grandes lignes du traité eussent été arrêtées et adoptées par les promoteurs du Grand-Tronc-Pacifique et le parlement canadien.

L'honorable leader de l'opposition (M. R. L. Borden) a traité la question en avocat—

Des VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. RUSSELL : Oui, en avocat ; c'est ainsi qu'il discute toujours. J'aimerais le voir parfois s'élever ici jusqu'à la hauteur de l'homme d'Etat. Suivant l'honorable député, le changement survenu dans les conditions du marché financier n'entrerait pour rien dans l'attitude prise par le Grand Tronc en Angleterre, attendu qu'il ne s'est produit aucun changement, ou que du moins, il ne s'est produit aucun changement sérieux depuis l'époque où le traité fut définitivement approuvé par le parlement, vers la fin de la dernière session, à venir jusqu'au jour où l'on demanda la ratification des actionnaires du Grand Tronc.

D'autre part, mon honorable ami a donné lecture d'une déclaration de sir Rivers-Wilson portant que de très sérieux changements s'étaient manifestés dans les conditions financières de tous les marchés de l'univers entre l'époque où le parlement du Canada fut saisi, pour la première fois, du contrat et celle où l'on demanda aux actionnaires du Grand Tronc de ratifier le traité. Où donc est la vérité ? En ces sortes de choses, il faut éviter de jouer sur les mots. Il se peut parfaitement qu'il ne se soit pas produit de changement notable dans la situation des marchés monétaires du monde entier depuis la clôture de la dernière session à venir jusqu'au moment où l'on invita les actionnaires du Grand Tronc à ratifier le contrat, mais ce qu'a voulu dire sir Rivers-Wilson, et ce qui est l'expression rigoureuse de la vérité, c'est que, entre l'époque où les conditions principales du contrat furent arrêtées, c'est-à-dire vers le commencement de la session dernière, et le jour où l'on demanda la ratification des actionnaires du Grand Tronc, la condition des marchés monétaires de l'univers s'est trouvée profondément changée, et c'est certainement là, selon moi, la seule raison qui a empêché la ratification du traité. Bien que, sous plus d'un rapport, ce traité fût onéreux et, ainsi qu'on l'a prétendu, injuste pour les actionnaires du Grand Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique, il eût assurément été ratifié si rien n'était venu changer l'état des marchés monétaires du monde entier.

M. CLANCY: L'honorable député (M. Russell) voudrait-il me dire si c'est là l'unique raison qui a empêché la ratification du premier traité ?

M. RUSSELL: J'imagine que ce fut la principale. C'est elle surtout, j'en suis absolument convaincu, qui a déterminé la modification du contrat. Les changements que la Chambre est aujourd'hui invitée à ratifier sont la conséquence du changement survenu dans l'état des marchés monétaires. Au nombre de ces modifications, il en est une—autant vaut en parler tout de suite que plus tard—qui se rapporte à la clause du premier contrat qui obligeait la Compagnie du Grand Tronc de détenir pour $25,000,000 d'actions. L'honorable leader de l'opposition a parfaitement réussi, force m'est de la reconnaître, à démolir le chef-d'œuvre d'argumentation que l'honorable ministre des Finances avait élaboré à propos de cette clause du contrat primitif. Il a fort bien réussi, je le répète, à détruire l'effet des arguments accumulés par mon honorable ami le ministre des Finances relativement aux actions que devait détenir la Compagnie du Grand Tronc. Mais remontons un peu en arrière et voyons sur quel point portait cette argumentation. Absolument concluante et convaincante, et, de plus, en contradiction directe avec les termes du contrat d'alors l'honorable ministre des Finances l'avait élaborée pour répondre à une proposition captieuse et entièrement fausse de l'opposition. Je m'explique. Que signifie la clause en vertu de laquelle la compagnie était tenue de posséder des actions ? Aux yeux du public, aux yeux de tous les Canadiens qui portent quelque intérêt à la question, cette clause se rapporte uniquement à la majoration possible du capital de la compagnie et aux conséquences que cette majoration possible pourrait avoir sur les tarifs exigés pour le transport sur ce réseau. Or, l'importance de cette question est subordonnée à la question suivante : Quel rapport existe-t-il entre les tarifs du transport par cette ligne et le capital de la compagnie ? Mon honorable ami d'Annapolis a très hardiment soutenu, et je partage entièrement son opinion, qu'il n'existe virtuellement pas la moindre relation entre ces deux choses, que les tarifs de transport imposés par une compagnie sont absolument indépendants du chiffre de son capital; j'ajouterai qu'ils n'ont pas le moindre rapport avec la question du capital—ce capital fût-il déterminé selon les règles de la prudence, ou fût-il même majoré. Dans un sens, il est tout aussi absurde de prétendre que la majoration du capital obligera la compagnie à élever ses tarifs de transport que de dire qu'un cocher de fiacre devra doubler son tarif parce que le carrossier lui a vendu sa voiture trop cher. Si cette comparaison n'est pas juste, par où pêche-t-elle ? Une compagnie de chemin de fer peut, en certains cas, exercer un monopole réel ou simplement virtuel; lorsqu'elle est seule à effectuer le transport dans une région quelconque, il lui est loisible d'imposer les tarifs qu'il lui plaît aux gens qui ont la mauvaise fortune d'être desservis par elle. Quand elle exerce un monopole, elle fait payer à ses clients des tarifs aussi élevés qu'elle peut, son capital fût-il majoré ou non. Lorsqu'une compagnie de chemin de fer dont le capital a été établi avec prudence se trouve en mesure d'exercer un monopole qui lui permet d'exiger ce qui lui plaît pour le transport, elle ne manque pas de relever ses tarifs tout autant que si le chiffre de son capital était apparemment deux ou trois fois plus considérable. Les

compagnies de chemin de fer sont, comme toutes les autres compagnies, des corps absolument sans âme. Une compagnie de chemin de fer est une corporation entièrement dépourvue de sentiments qui fait payer aussi cher qu'elle peut ses services aux gens que, pour leur malheur, elle est appelée à desservir. Une compagnie de chemin de fer n'abaisse ses tarifs qu'en tant que d'autres compagnies de transport sont en mesure de lui faire concurrence.

Bien que j'aie déjà cité à ce propos l'opinion d'une autorité en la matière, je vais me permettre de la signaler de nouveau à l'attention, parce qu'elle se rapporte intimement à la question que je traite en ce moment. Voici donc en quels termes s'exprimait à ce sujet, il y a quelque vingt ans, M. Hadley, président de l'université de Yale, professeur d'économie politique à cette institution, ex-commissaire de statistique ouvrière de l'état du Connecticut, celui, enfin, qui plus que tout autre au monde, peut-être, a fait une étude de la question au point de vue philosophique, et des lettres reçues récemment me permettent d'affirmer que son opinion n'a pas varié :

La majoration des actions constitue un obstacle à l'abaissement des tarifs en ce qu'elle oblige les compagnies de chemin de fer à suivre une politique d'une étroitesse mesquine. Ce n'est que de cette manière indirecte qu'elle exerce une très forte influence sur les tarifs. Cette influence, le public se l'exagère beaucoup. Lorsque nous abordons l'étude des tentatives qui ont été faites pour baser l'établissement de tarifs sur le coût de l'exploitation, nous verrons qu'un chemin de fer ne fait pas entrer ses charges déterminées en ligne de compte dans l'établissement de ses tarifs.

C'est-à-dire que le chiffre du capital n'entre pour rien dans l'établissement des tarifs.

Il s'efforce de prendre ses mesures pour les recettes de chaque branche du service excèdent autant que possible les frais d'exploitation. S'il y a erreur quelque part, c'est autant de perte pour les actionnaires. On ne cherche pas à trouver une compensation ailleurs, parce que l'élévation des tarifs pour augmenter les recettes d'une autre branche ferait plus de mal que de bien. On cherche à tirer le plus possible de chaque service, afin que la recette générale soit plus considérable.

Peu importe que le capital soit normal, anormal ou excessif.

Voilà le moyen que l'on prend pour que la recette excède autant que possible les frais d'exploitation. Quand les charges déterminées ne sont pas lourdes, les bénéfices constituent un joli denier ; lorsque le chiffre apparent du capital est peu élevé, on peut répartir entre les actionnaires un pour-cent raisonnable sous forme de dividende. Mais que les charges paraissent lourdes, ou que le capital soit majoré, le bénéfice ou le pour-cent ne semble plus aussi grand. Si l'on tente, à cause de cela, de relever les tarifs (ou que l'on refuse de les abaisser), il s'ensuit généralement que les tarifs diminuent au lieu d'augmenter. Le seul résultat que l'on obtient, c'est que lorsqu'une compagnie cherche à verser un dividende qu'elle n'a pas réellement gagné, il y a lieu de croire qu'elle fait preuve d'imprévoyance en matière de tarifs

Cela est compris dans le texte et au bas de la page, dans une note très importante et vraiment significative, l'auteur ajoute :

Les chemins de fer à fort capital effectuent le transport à meilleur marché que les compagnies dont le capital est très restreint. Bien que, au cours des vingt dernières années, les tarifs aient rapidement diminué, la moyenne de capital par mille de chemin de fer a constamment augmenté. Les exploitants de chemins de fer cherchent souvent à faire correspondre le chiffre de leur capital avec le volume de leurs profits.

L'auteur veut dire, sans doute, que lorsque le profit est considérable, ils cherchent à majorer leur capital-actions.

—mais non à faire concorder leurs tarifs avec leur capital.

Voilà, M. l'Orateur, par rapport à la majoration de capital et à la question des actions, la situation qui nous serait faite si nous n'avions déjà des lois portant sur ces points particuliers, si nous devions nous reposer uniquement sur les seules lois naturelles et inflexibles du commerce et sur les lois relatives aux finances et à l'exploitation des chemins de fer. Mais nous avons légiférer de façon à régir l'état naturel des choses, et, pour ce qui concerne l'établissement des tarifs, nous avons assujetti la compagnie à la loi que nous avons ainsi établie. On a si souvent cité l'article de la loi portant sur ce point, qu'il serait fastidieux d'en donner de nouveau lecture. Le ministre de l'Intérieur a profité de la citation qu'il en a faite l'autre soir pour étayer son argumentation qui est restée sans réplique de la part de l'opposition pour l'excellente raison qu'elle n'en souffre pas.

L'honorable chef de l'opposition, le député de Toronto (M. Osler) et le représentant de Hastings M. (Northrup) ont cité des observations que les directeurs du Grand Tronc ont faites à l'assemblée de leurs actionnaires, et s'en sont servi comme d'un moyen légitime de parvenir aux faits et à la vérité, et de déterminer qui a raison en cette matière, ou du gouvernement ou de l'opposition. Le procédé est manifestement injuste.

Les directeurs de la compagnie avaient à donner leurs explications, à convaincre leurs actionnaires. Ils jugèrent nécessaire d'avoir recours à tous les arguments nécessaires pour réussir. Ils exposèrent la question sous un seul aspect, tâchant de démontrer à leurs mandants combien ce contrat était favorable à la compagnie et d'en cacher aux actionnaires tous les points défavorables, autant que la raison et l'équité pouvaient le leur permettre. Il est indubitable qu'ils cherchèrent à faire paraître ce contrat des plus onéreux pour le peuple canadien et des plus avantageux pour les actionnaires du Grand Tronc. Je le déclare, il est manifestement injuste de venir prêcher au peuple

canadien que les déclarations de ses directeurs étaient conformes à la vérité des faits et devraient servir de base au verdict qu'il est appelé à rendre. Mais s'il est permis d'étudier la question selon les données fournies par la gauche il est également permis de s'arrêter aux déclarations de certains actionnaires mécontents. Je vais lire une de ces critiques ; le député d'Annapolis en a déjà lu une partie, mais elle peut souffrir une deuxième lecture. La voici :

Dans l'état soumis le 24 juillet, M. Hays estimait que la somme à être garantie par le Grand Tronc pour compléter la section de l'ouest serait de £3,400,000, à quoi il faudrait ajouter $25,000,000 ou £5,000,000 pour le matériel roulant, et un cautionnement de $5,000,000, £1,000,000 à verser entre les mains du gouvernement, ce qui ferait, au minimum un total de £9,400,000. Cette somme, ajoutait-il, devrait être trouvée moyennant une seconde hypothèque à donner sur la section de l'ouest, avant qu'il fût possible d'ouvrir la ligne. Or, on ne pourrait se la procurer que moyennant une garantie du Grand Tronc et le paiement d'un intérêt élevé. Mais même à 4 pour 100 l'intérêt annuel représenterait £376,000. Il n'avait rien ajouté pour la dépense très considérable que représenterait l'exécution de l'article 45 du contrat concernant l'établissement, par achat, chartes ou autrement, sur l'Atlantique et sur le Pacifique, de bâtiments maritimes d'un tonnage suffisant pour répondre à tous les besoins de la ligne. Cette ligne serait détenue en vertu d'un titre des plus précaires, un bail de cinquante ans sans disposition permettant la rentrée en cas d'infraction quant à la quote-part à payer et sujet à une hypothèque pour un montant considérable, avec droit de confiscation sur le reste. Mais ce qui était pour ainsi dire pis que toute autre chose, c'est que la ligne qu'on devait construire aussi bonne que la ligne principale du Grand Tronc devait transporter tout le trafic jusqu'à Halifax en passant entièrement sur le territoire canadien, laissant tout à fait de côté la section du Grand Tronc qui s'étend jusqu'à Portland, avec ses inégalités dispendieuses et ses milles de voies latérales. Outre cela le gouvernement avait droit d'accorder à n'importe quelle compagnie le droit de circulation sur la ligne, de réglementer les tarifs et de faire pour ainsi dire, tout ce qu'il voudrait.

Voilà ce qu'a prétendu M. Allen au sujet des obligations imposées à la compagnie. Or, ce monsieur est un avocat des plus habiles et des plus retors, son père est un des directeurs de la compagnie et il en est lui-même actionnaire. Le député de Toronto (M. Osler) nous a dit——

M. CLANCY : L'honorable député (M. Russell) me permettra-t-il de lui poser une question?

M. RUSSELL : Certainement.

M. CLANCY : Sait-il que le président du Grand Tronc et tous les autres ont déclaré que M. Allen n'a critiqué que l'ancien contrat et n'a rien dit du nouveau ?

M. RUSSELL : Je le sais fort bien et j'avais déjà commencé à en parler avant que l'honorable député (M. Clancy) eût ouvert la bouche. Sir Rivers-Wilson et M. Hays ont fait remarquer que M. Allen avait basé ses critiques sur le contrat de l'an dernier, et n'avait pas du tout parlé des modifications. Quand on m'a interrompu j'allais justement dire que le député de Toronto (M. Osler) nous a rappelé les paroles prononcées par sir Rivers-Wilson dans ce sens. Plein d'exubérance et d'enthousiasme lorsqu'il nous a adressé la parole, l'honorable député (M. Osler) a dit avoir en sa possession et s'est déclaré prêt à nous passer le compte rendu sténographié des délibérations de cette assemblée-là. J'aurais bien désiré en prendre connaissance, mais n'ayant pas encore réussi à l'obtenir je ne connais de ce qui est s'est passé à cette assemblée que ce que le " Times," de Londres, et l' " Economist " en ont dit. D'après le " Times " sir Rivers Wilson a bien fait remarquer que les chiffres cités par M. Allen n'étaient plus les mêmes dans le contrat tel que modifié, mais sir Rivers-Wilson n'a pas dit—s'il l'avait dit il se serait trompé—qu'il y eût, dans le contrat tel que modifié, le moindre changment par rapport à ces dispositions plus amples, plus importantes et plus onéreuses du contrat, que M. Allen a exposées à l'assemblée des directeurs. Je serais fort surpris d'apprendre que sir Rivers-Wilson ou M. Hays eût un seul mot à dire en réponse à la critique faite par M. Allen de ces conditions si onéreuses qu'on a imposées à la compagnie relativement au service de la section de l'est, savoir : l'obligation de fournir les commodités requises pour le transport des marchandises et leur voiturage aux ports canadiens, la réglementation des tarifs par le gouvernement, la concession du droit de circulation à d'autres compagnies, et toutes les autres conditions onéreuses dont parle M. Allen dans ce mémoire que je viens justement de lire.

M. Hays n'a pu absolument rien dire de la modification de ces conditions onéreuses, elles n'ont pas été modifiées. Elles sont absolument telles qu'elles étaient dans le contrat critiqué par M. Allen, avant que les termes en eussent été changés. Certes, M. Hays eût été bien aise de pouvoir dire aux actionnaires du Grand Tronc : " Actionnaires, tout cela n'est que de la bouillie, la section de l'est ne sera jamais construite, et tout ce que l'on dit d'Halifax et de Saint-Jean n'est que pur verbiage et ne signifie absolument rien. Pour s'en convaincre il suffit de prêter l'oreille à ce que disent les orateurs faisant partie de la gauche dans la Chambre des communes. Croyez-les et n'allez pas vous alarmer le moins du monde de ces conditions onéreuses dont M. Allen cherche à vous faire un épouvantail, elles sont purement nominales et on les a insérées au contrat dans le simple but de duper les électeurs du Canada et d'en imposer au peuple de cet innocent pays."

Combien M. Hays eût été heureux de pouvoir parler ainsi à cette assemblée d'actionnaires ! Mais il n'a rien dit de tel et on n'a rien lu et j'ose dire qu'on ne lira rien de tel

dans cette enceinte. Si ces paroles avaient été prononcées la gauche ne se serait certainement pas refusé la satisfaction de nous les lire en s'accompagnant d'un bruit de pupitres et d'une manifestation d'enthousiasme encore plus accentués que lorsqu'elle a acclamé le discours de son chef.

M. SPROULE : Si c'est la Compagnie du Grand Tronc qui doit établir ces lignes de steamers, l'honorable député voudrait-il me dire où cela est prévu et à quelle peine la compagnie s'expose en ne remplissant pas cette obligation ?

M. RUSSELL : Mon honorable ami cherche à m'entraîner trop loin de la question que je suis à discuter.

M. SPROULE : C'est cette partie-là du contrat que vous traitez maintenant.

M. RUSSELL : On a ensuite parlé de la disposition relative aux embranchements. Le député de Hastings et le chef de l'opposition en ont parlé. Je suppose que chacun d'eux avait eu l'avantage de lire les articles publiés par M. Willison dans le " News " de Toronto. J'admire beaucoup le directeur de cette feuille et j'ai bien confiance en lui comme journaliste ; mais lorsqu'il s'agit d'interpréter un contrat de chemin de fer et d'en étudier l'application, il y a des autorités que je dois faire passer avant la sienne, si respectable qu'elle soit.

M. OSLER : L'honorable député ayant parlé de ma promesse de donner le compte rendu de l'assemblée des actionnaires du Grand Tronc, je tiens à dire qu'en arrivant ici ce matin, je me suis occupé de faire parvenir la copie de ce compte rendu à lui ainsi qu'à chacun des ministres, et je suis justement sorti de la Chambre il y a un instant pour m'assurer si c'était fait.

M. RUSSELL : Je suis excessivement obligé à mon honorable ami pour ce qu'il a fait, et je le prie de croire que je n'ai exprimé, à ce sujet, la moindre plainte ni la moindre insinuation.

M. OSLER : Je regrette que l'honorable député n'ait pas reçu ce document à temps pour le lire ; j'aurais bien voulu le lui faire parvenir plus tôt.

M. RUSSELL : Je demanderai à l'honorable député de me dire, s'il le peut, si ce compte rendu contient des observations comme celles que j'attribue à M. Hays ?

M. OSLER : En le lisant l'honorable député s'apercevra que la gauche n'a rien affirmé qu'elle ne fût en état d'établir.

M. RUSSELL : Si j'interprète bien le contrat, la disposition obligeant le gouvernement à prendre à sa charge les embranchements que la compagnie ne voudra plus garder ne s'appliquera ni ne pourra s'appliquer que dans cinquante ans, et la supposition que ces embranchements pourraient comporter les inconvénients découverts dans le contrat par l'éditeur du " News " de Toronto grâce à une étude microscopique, repose naturellement et tout d'abord sur deux présuppositions. Il faut présupposer que le Grand Tronc aura l'intention de construire nombre d'embranchements improductifs et qu'à l'expiration de cinquante ans le gouvernement de ce pays voudra se charger du chemin. Voilà deux suppositions dont la réalisation me semble excessivement improbable. Je ne crois pas que le Grand Tronc s'occupe de construire des embranchements improductifs, il s'en abstiendra certainement s'il le peut. Je ne crois pas non plus que le gouvernement soit plus désireux dans cinquante ans qu'aujourd'hui de prendre à sa charge l'administration de ce chemin, à moins que le sentiment public ne soit tout autre dans ce temps-là et que les institutions démocratiques ne soient alors beaucoup plus fécondes qu'aujourd'hui en heureux résultats. Quand même il y aurait dans cinquante ans d'ici des gens aussi sages que l'ex-ministre des Chemins de fer et le député de Toronto-ouest ; quand même ils auraient toute l'imagination de l'un et tout le bon sens de l'autre ils ne seront très probablement pas plus favorables que nous ne le sommes actuellement à ce que le gouvernement se charge de l'exploitation de ce chemin de fer.

Supposons qu'après cinquante ans d'exploitation de cette route par le Grand-Tronc-Pacifique, qu'après tous les sacrifices que cette compagnie se sera imposés, toute l'énergie et l'habilité qu'elle aura déployées pour faire réussir cette entreprise au point de vue pécuniaire, le gouvernement veuille prendre ce chemin à sa charge; dans ce cas, ainsi que mon honorable ami d'Annapolis (M. Wade) l'a démontré d'une façon si brillante, il serait souverainement injuste de la part du gouvernement d'agir comme le coucou qui ne fait point de nid, et dépose ses œufs dans celui des autres oiseaux, et de dire que cette stipulation ne devrait point exister, que nous ne devrions pas être obligés de prendre à notre charge les divers embranchements se raccordant à la voie principale et dont la compagnie ne désirerait point conserver l'exploitation. Autant vaudrait déclarer que si le Grand-Tronc-Pacifique, ayant construit des embranchements considérables et rémunérateurs, désire continuer à les exploiter, malgré que le gouvernement possède la ligne principale, on devra lui permettre de les conserver.

Mon honorable ami le chef de l'opposition à exprimé une idée bien chimérique, à mon sens, quand il a parlé des résultats de cette convention. Nous ne pouvons, a-t-il dit, exiger le paiement de cette hypothèque ni exercer les droits qu'elle nous garantit, qu'après les cinq années qui suivront tous les délais stipulés dans le premier contrat. Cela est parfaitement vrai. Mais il suppose ensuite que nous aurons toute une période d'années

de disette, au cours de laquelle l'exploitation de cette route ne rapportera aucun bénéfice, et il se demande comment on pourrait empêcher la compagnie de dire: Nous allons abandonner ce chemin de fer au gouvernement; nous ne paierons aucun intérêt; nous ne remplirons aucune des obligations que nous impose cet arrangement; laissons le gouvernement exploiter cette voie ferrée durant cette période de malaise commercial. Mon honorable ami dit que ce sera là l'attitude de la compagnie, malgré les obligations qui lui incombent en vertu de ce contrat. Qu'il me permette de lui poser ce dilemme: la compagnie voudra ou ne voudra pas reprendre possession de ce chemin quand les temps changeront, alors que le commerce, l'industrie et le trafic deviendront plus actifs et plus encourageants. Dans l'affirmative, un homme de sens commun peut-il supposer que la compagnie abandonnera cette voie ferrée et l'exploitation de cette dernière au gouvernement qui retirera tous les revenus de cette ligne et qui l'administrera à sa guise, avec tous les inconvénients qui en découleront et qui auront pour résultat probable de grever cette voie d'hypothèques et de dettes considérables ? Dieu seul sait quel gouvernement dirigera alors les affaires du pays. L'avénement du parti conservateur au pouvoir est possible: on a déjà vu se produire des faits plus étranges, en vérité. Peut-on imaginer qu'une compagnie commerciale de l'importance du Grand-Tronc-Pacifique permette au gouvernement d'exploiter ce chemin de fer durant plusieurs années, et le reprenne ensuite, alors qu'on y a fait des dépenses insensées, lorsque son exploitation a donné lieu à toutes les extravagances qui caractérisent toujours les entreprises publiques, dans tous les pays du monde, sans compter tous les frais, tous les honoraires qu'il faut toujours payer, lorsqu'il s'agit d'un chemin de fer grevé de dettes ? Une telle supposition est complètement ridicule. On ne conçoit pas que des hommes d'affaires puissent jamais songer à une chose semblable. La seule autre alternative, c'est que la compagnie abandonnerait définitivement cette route, en répétant ce que disait l'honorable député de Dorchester, dans une circonstance mémorable: "Au diable, le chemin de fer !" Qu'on en remette l'exploitation au gouvernement. Si nous acceptons cette opinion, si ce fait se produit, qu'arrivera-t-il ? Le gouvernement se trouvera à posséder cette voie ferrée, et la nationalisation du chemin de fer n'a rien qui puisse inspirer des terreurs à mon honorable ami, le chef de l'opposition; elle pourrait peut-être effrayer l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) et d'autres membres de la Chambre, mais l'application de ce principe serait vue d'un très bon œil par tous les députés qui croient que le gouvernement devrait, non seulement posséder, mais même exploiter tous les chemins de fer du pays.

M. RUSSELL.

M. CLANCY : Nous ne possèderions pas le Grand-Tronc-Pacifique.

M. RUSSELL : Nous jouirions de tous les avantages que peut procurer la nationalisation des chemins de fer. Nous aurions le droit de déterminer les tarifs de transport, d'exploiter et d'administrer cette ligne, enfin nous possèderions tous les pouvoirs qui découlent de la possession des chemins de fer par l'Etat dans tous les pays du monde. Que vous resterait-il à désirer ?

M. CLANCY : Nous serions obligés de remettre ce chemin de fer, après avoir payé toutes les dettes du Grand Tronc.

M. RUSSELL : Mon honorable ami suppose que le Grand Tronc désirera rentrer en possession de cette ligne. J'ai déjà discuté ce point, et j'ai démontré que dans un cas semblable, cette compagnie ne consentirait jamais à abandonner ce chemin de fer. Mais supposons que le contraire se produise—et c'est cette alternative que je discute maintenant—l'honorable chef de l'opposition a énoncé une idée qui a provoqué les applaudissements chaleureux des membres de la gauche. Mon honorable ami dit : Si le gouvernement doit construire et posséder la division de l'est, de Winnipeg à Moncton, qui l'empêcherait de construire, de posséder et d'exploiter la section de Winnipeg à l'océan Pacifique ? Qui l'empêcherait de construire, posséder et exploiter tout ce chemin ? Eh bien ! M. l'Orateur, cela rendrait absolument inutile tout le projet qui, nous l'espérons, nous assurera l'exploitation de la division de l'est de ce chemin de fer par le Grand-Tronc-Pacifique, en retour des avantages que nous accordons à ce dernier. Si le gouvernement mettait de côté le Grand-Tronc-Pacifique et acquiérait la propriété de toute la ligne, qu'adviendrait-il de tout l'engagement pris par cette compagnie d'exploiter, d'une manière continue et efficace, la route de Winnipeg à Moncton, pour le plus grand avantage d'Halifax, de Saint-Jean, des provinces maritimes, de tout le pays en général ?

Je ne discuterai pas maintenant la question de la nationalisation des chemins de fer, tout importante qu'elle soit, car j'ai dit, il y a quelques mois à peine, tout ce qui peut, à mon avis, raisonnablement s'appliquer à ce sujet. Tout ce que j'ai l'intention de faire dans le moment, à ce propos, c'est d'examiner certaines idées exprimées sur ce sujet, il n'y a pas bien longtemps. L'honorable chef de l'opposition dit qu'il est trop tard pour soulever toute question se rapportant à la nationalisation des chemins de fer, parce que le gouvernement possède un chemin de fer et que, par conséquent, le principe est adopté. Mais l'Intercolonial est un chemin de fer servant à des fins politiques, ni plus ni moins. C'est un fait historique qu'il a été construit par nécessité politique autant que nationale, après une convention entre les provinces. La question est donc de savoir si nos

adversaires veulent recommencer cette épreuve. L'ex-ministre des Chemins de fer (M. Blair) veut-il cela, et désire-t-il que nous continuions ce système sur une plus large échelle ? Est-ce là l'opinion de mon honorable ami de Toronto-ouest (M. Osler) et celle de l'ex-représentant de Westmoreland (M. Powell) ? Nous avons maintenu ce chemin de fer, parce que nous y étions obligés en vertu des termes mêmes de la confédération, et afin d'en arriver à l'union politique des provinces ; en prolongeant cette ligne jusqu'à Montréal, nous avons fait une épreuve qui nous a permis, jusqu'à présent, de retirer des revenus qui nous mettent en état de faire face à nos dépenses. S'il est nécessaire de la continuer jusqu'à la baie Georgienne, le pays consentira, peut-être, à payer le coût de cet ouvrage. Mais lorsqu'on vient parler de la nationalisation et de l'exploitation par l'Etat de tous les chemins de fer du pays—l'Intercolonial appartenant déjà à l'Etat—on doit réfléchir un peu, se recueillir avant de prendre une décision.

La nationalisation des voies ferrées est une question sur laquelle l'honorable chef de la gauche n'était certainement pas prêt à se prononcer, il y a douze mois, ou même plus récemment, lorsqu'on a soumis ce contrat avec le Grand Tronc, à la dernière session, le 18 août dernier. Dans cette circonstance, mon honorable ami a pris grand soin de dire qu'il ne se déclarait pas partisan absolu de la nationalisation des chemins de fer, tout en disant vaguement : " Je sais qu'il existe dans le pays un sentiment prononcé en faveur de cette idée." A mon avis, ces paroles sont significatives. Qu'il existe dans le pays un courant d'idée assez fort, mais vague et indéterminé, en faveur de ce principe, de la nationalisation de ces lignes de chemins de fer, je le crois. Si ce sentiment se trouve à l'état que je signale, on devait croire que l'honorable leader de l'opposition, avant d'en parler, aurait étudié sérieusement et attentivement cette question, tout en recherchant l'avis des personnages qui ont traité ce sujet ; alors, il en serait arrivé peut-être à une conclusoin sur cette question si importante pour notre peuple. Mais au lieu de cela, au lieu de——

Les vieux navigateurs savent se diriger par la position des étoiles—

——au lieu de considérer quelle a été sur ce point la politique des deux partis dans ce pays, au lieu d'apprécier l'opinion des grands hommes qui ont eu en mains les affaires du Canada, au lieu de lire avec soin ce qu'ont dit à ce sujet ses prédécesseurs dans la position qu'il occupe dans son parti, je veux parler de sir John A. Macdonald et de sir Charles Tupper, il se colle l'oreille au sol pour saisir, si possible, les murmures lointains d'opinions venant des différentes parties du pays et qui pourraient lui permettre de retirer un avantage ou une influence politique quelconque. Je crains bien que ce ne soit là la source où il va puiser ses inspirations ; il ne se dirige pas sur ces étoiles qui brillent continuellement au firmament pour guider les sages matelots qui naviguent sur la mer politique du monde. Il y eut un homme qui se forma des idées politiques en collant son oreille au sol. Il exista dans la république voisine un sentiment indécis, inconscient, indéfini en faveur de la frappe libre de l'argent. Il y eut un homme, W. J. Bryan, qui colla son oreille au sol pour saisir ce qu'il pourrait des opinions du peuple américain sur ce sujet. Il embrassa cette doctrine, ces hérésies financières. Il devint un démagogue et se fit le champion de ces doctrines, par tous les Etats-Unis. Des hommes d'Etat sérieux tels que Grover Cleveland et feu William E. Russell, ont protesté contre cette attitude et ont réussi à détruire pour toujours cette doctrine aux Etats-Unis. De ces deux types d'hommes d'Etat lequel devons-nous admirer? Il y a deux manières, l'une bonne et l'autre erronée, de régler ces questions d'opinions populaires. Mon honorable ami connaît bien le vieil axiome : *Civium ardor prava Jubentium*. Il sait qu'il y a pour régler ces questions, la manière qu'emploient les hommes d'Etat et celle dont se servent les politiciens. Il sait que M. Cleveland a suivi la voie droite, tandis que M. Bryan a pris le chemin cher aux démagogues. Il n'ignore pas la destinée respective de ces deux hommes. Je ne veux pas faire une comparaison trop corsée, car il n'y a pas assez d'analogie dans les deux cas, et je me montrerais injuste à l'endroit de l'honorable chef de l'opposition. Cependant, je suis juste en citant des faits.

Le contrat fut soumis à la Chambre le 18 août dernier. Trois semaines plus tard, l'honorable leader de la gauche exposait ses opinions. Il avait eu tout l'avantage possible d'étudier la question sur toutes ses faces ; cependant, il a encouragé cette théorie indécise de la nationalisation de tous les chemins de fer du pays et de leur exploitation par l'Etat. Evidemment c'était employer la manière chère aux politiciens d'envisager cette question. Au contraire, l'attitude d'un véritable homme d'Etat, c'est celle qu'a prise, l'autre jour, sur cette question, l'honorable ministre de l'Intérieur.

D'autres orateurs qui m'ont précédé ont invoqué tout ce qu'il était possible de dire sur ce sujet, du moins tout ce que je voulais dire. J'ai occupé l'attention de la Chambre plus longtemps que je ne le voulais, vu que je n'aurais dû le faire, peut-être. Je n'ai plus qu'un ou deux points à discuter avant de terminer. Je déclare avec mon honorable ami d'Annapolis (M. Wade) et le ministre de l'Intérieur, que nous sommes prêts à soutenir la politique du gouvernement sur cette question. La population de la Nouvelle-Ecosse partage cette opinion. Mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Monk) a fait allusion à la démission d'un membre de la Chambre qui siégeait à votre droite, M. l'Orateur, et qui a accepté une position élevée dans l'administration de la justice dans la province de la Nouvelle-Ecosse. Nous

l'avons perdu dans cette arène, mais je suis heureux de dire que nous avons pour le remplacer ici, après l'avoir élu par une forte majorité, un homme qui est certain de prendre une place importante dans cette Chambre, et cela avant longtemps. Le Nouveau-Brunswick, je crois, est prêt à accepter cette politique.

Un DEPUTE : Archiprêt.

M. RUSSELL : Je reste étonné en constatant que personne n'a parlé de la cité de Saint-Jean. J'espérais qu'il en serait autrement. L'honorable député de Saint-Jean (M. Daniel) nous a dit que la question du Grand Tronc Pacifique avait été la principale cause de son élection. Je ne veux pas dire que l'honorable député est l'Enfant terrible de l'opposition, mais il a parlé d'un fait qu'il eût mieux valu pour son parti de tenir secret, si cela avait été possible, mais, aujourd'hui, c'est le secret de polichinelle. Voici ce fait : la population de Saint-Jean était dans une telle panique à propos de ce que la construction du Grand Tronc Pacifique réservait à leur ville ; elle était tellement terrifiée par l'excitation aux jalousies de clocher et à l'égoïme ; elle craignait tellement de perdre, au bénéfice d'autres villes, quelques-uns des avantages dont elle jouit aujourd'hui, qu'elle a cru de son intérêt d'élire mon honorable ami comme son représentant dans cette Chambre. Mais, M. l'Orateur, les citoyens de Saint -Jean secoueront cette panique ; ils comprendront qu'ils n'auront rien à souffrir de l'exécution de ce projet. Ils constateront que cette mesure n'aura pas pour effet de leur enlever le moindre avantage dont ils jouissent, grâce au chemin de fer Canadien du Pacifique, mais que ces avantages seront doublés parce que nous les mettrons en communication avec un autre chemin de fer. Ils constateront que nous désirons fournir aux autres villes des provinces maritimes, les mêmes moyens de développement et des communications aussi rapides que celles dont ils jouissent maintenant. Ils reprendront leur bon sens et suivront l'exemple des habitants des autres parties du Nouveau-Brunswick qui appuient cete grande mesure. On a soulevé, je crois, les même préjugés de clocher à Montréal, mais cette grande cité a fait prompte justice de ces moyens. Si ces appels misérables étaient entendus de nouveau à Saint-Jean, ils recevraient l'accueil qu'on leur a fait à Montréal. Quant à Ontario, sa population est prête à appuyer ce projet.

Sa population est prête à appuyer ce projet. Avec ses réseaux de chemin de fer et les immenses avantages dont elle jouit sous ce rapport, cette grande province, je le sais, ne refusera pas aux provinces maritimes l'occasion de se développer grâce à la construction de ce chemin de fer. Donc, je dis que de l'ouest, de l'est, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, des plaines de l'ouest, des Territoires du Nord-Ouest, nous recevrons pour cette entreprise, lorsque le temps sera venu pour le peuple d'exprimer son opinion, l'approbation la plus unanime qui ait jamais été donnée à n'importe quelle autre proposition importante soumise au pays, dans le passé.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : M. l'Orateur, les dernières paroles de l'honorable député de Hants (M. Russell) m'ont rappelé ce que j'ai déjà lu dans la bible. En l'entendant prophétiser, j'ai songé à ce paragraphe du livre saint où il est dit qu'un temps viendra, dans l'histoire du monde, où surgiront de nombreux faux prophètes. Je suis convaincu que mon honorable ami (M. Russell) a confirmé à la lettre ces paroles de la bible, lorsqu'il a fait cette grande prophétie qui a terminé son discours. L'honorable député a eu la gracieuseté, dans la première partie de sa harangue, de nous dire qu'il y avait pour les députés du peuple des circonstances où il est à désirer qu'ils s'élèvent jusqu'à la dignité d'hommes d'Etat, et qu'ils abandonnent l'attitude d'un avocat plaidant une cause. Cette remarque s'appliquerait, dit-il, à l'honorable chef de l'opposition ; il a exprimé le regret de ce que le leader de la gauche ne se fût pas, pour une fois dans sa vie, élevé à cette dignité d'homme d'Etat. Et alors, l'honorable député de Hants s'est redressé avec un air d'orgueil et d'ambition légitime ; il a enflé la voix et il nous a donné, une heure et demie durant, un échantillon de ce qu'il s'est plu d'appeler un exemple de la dignité d'un véritable homme d'Etat. Je laisse à cette Chambre et au pays à faire la comparaison entre les deux et à tirer les conclusions. Au sujet de l'assemblée des actionnaires du Grand Tronc à Londres il a dit, parlant du discours du président, sir Rivers-Wilson : " Peut-on supposer un instant que l'on peut tenir une corporation responsable de ce qu'un de ses membres obscurs aurait dit ? " Est-ce que cette désignation s'adresse à sir Rivers-Wilson ? Mais il me semble que sir Rivers-Wilson n'était pas un membre bien obscur de la Compagnie du Grand Tronc pendant les dix-huit mois qu'il a négocié avec tant de succès avec les amis politiques de l'honorable député de Hants (M. Russell). L'honorable député a dit que la gauche considérait la situation comme fausse, mais qu'elle ne voulait pas abandonner le champ de bataille sans lutter. Je puis lui dire que s'il veut regarder l'état de l'opinion publique, il verra que la position de la gauche n'est pas fausse, mais au contraire, le sentiment public est avec nous et défavorable au gouvernement. Les élections qui ont eu lieu récemment indiquent clairement quel est le sentiment public dans la grande province d'Ontario. L'honorable député de Hants (M. Russell) en terminant son discours l'année dernière sur le même sujet, nous a dit qu'il ne pensait pas faire partie de la Chambre l'année suivante. Il donna à entendre à la Chambre que c'était son dernier discours. Je n'ai aucun doute qu'il a exécuté sa part du contrat, mais ses

amis, malheureusement, ne lui ont pas livré la marchandise et il attend encore le tricorne de juge en chef de la cour Suprême. Aujourd'hui il nous fait un autre discours d'adieu.

M. RUSSELL : Je crois que mon honorable ami (M. Sproule) tire toutes ces choses de sa tête.

Une VOIX : Avalez la pilule.

M. RUSSELL : Il y a quelquefois des pilules qui sont très bonnes à avaler. Je crois que mon honorable ami se fie trop à son imagination. Je n'ai jamais rien dit de tel.

M. SPROULE : L'honorable député a certainement dit l'année dernière que c'était le dernier discours qu'il prononçait sur cette question, mais il est encore sur ces bancs, et est obligé de venir à la rescousse du gouvernement. Lorsqu'il a dit : Ceux d'entre nous qui seront assez heureux de revenir, il donnait certainement à entendre qu'il ne s'attendait pas à revenir ici.

M. RUSSELL : Je n'ai jamais tenu ces propos. Ce n'est pas digne d'un bon chrétien que d'imaginer des choses qui ne sont pas et de les présenter à la Chambre comme des faits. Je n'ai jamais fait les remarques que l'honorable député m'attribue.

M. SPROULE : Je crois que j'ai touché le point sensible.

M. RUSSELL : Pas du tout.

M. SPROULE : L'honorable député (M. Russel) a dit aussi que l'énorme député de Guysborough (M. Fraser) a parlé sur cette question, et que bien que M. Fraser ne soit pas revenu cette année en parlement, le comté de Guysborough a élu un autre libéral par une majorité plus forte. L'honorable député a-t-il voulu dire que l'ex-député de Guysborough avait été plus heureux que lui, mais que ce n'était que partie remise et qu'il recevrait plus tard la récompense qu'il attendait avec tant d'impatience l'année dernière ? Il a dit que le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) avait parlé comme un avocat et qu'il lui conseillait de s'élever à la hauteur du sujet et parler comme un homme d'Etat. J'ai souvent entendu des avocats faire des plaidoyers spécieux au lieu de discuter les questions dans leurs mérites, et le plaidoyer que vient de faire l'honorable député de Hants est un de ceux-là. Il a parlé comme un avocat du commencement à la fin de son discours, pas comme un homme d'Etat. Il n'a pu s'élever à la hauteur de son sujet et n'a pas avancé un argument digne d'un homme politique. Il a prétendu, et il a cité une autorité pour appuyer sa prétention, que plus le capital d'un chemin de fer était élevé, moins il en coûtait pour transporter les marchandises. Je lui demanderai alors, si cela est vrai, pourquoi le gouvernement a fait réduire le capital de la compagnie de $75,000,000 à $45,000,000 ? Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas laissé ce capital à $75,000,000, si cela devait permettre à la compagnie de faire le trafic à meilleur marché ? Parlait-il alors comme homme politique, ou faisait-il un simple plaidoyer d'avocat ?

M. R. L. BORDEN : Il ne plaidait pas comme doit plaider un avocat.

M. SPROULE : Mon honorable ami le chef de l'oposition dit qu'il ne plaidait pas en bon avocat. Je sais qu'il ne plaidait pas en homme de bon sens. Je ne sais si j'ai bien compris mon honorable ami, mais a-t-il dit que la compagnie était obligée d'effectuer tout le transport sur son réseau jusqu'à un port canadien ?

M. RUSSELL : J'ai perdu le fil du discours de mon honorable ami. Il parle tant, que je ne puis le suivre.

M. SPROULE : Que dit l'honorable député ?

M. RUSSELL : L'honorable député a dit tant de choses que j'ai entièrement perdu le fil de son discours.

M. SPROULE : Je demande à l'honorable député s'il a dit que le contrat obligeait la compagnie à effectuer en territoire canadien et jusqu'à un port canadien tout le trafic qui naîtrait sur sa ligne ?

M. RUSSELL : J'ai simplement dit ce que le contrat disait. J'ai lu le contrat, et l'honorable député sait ce que le contrat dit. Il n'y a certainement pas nécessité qu'on le renseigne à ce sujet.

M. SPROULE : Est-ce que je me trompe en prétendant que l'honorable député a dit que le contrat renfermait cette obligation.

M. RUSSELL : Oui.

M. SPROULE : Le contrat ne contient pas cette obligation ?

M. RUSSELL : Non.

M. SPROULE : Je crois que l'honorable député a basé son argumentation sur la supposition que le contrat obligeait la compagnie a porter son trafic jusqu'à un port canadien, et que conséquemment les provinces maritimes recevraient plus de bénéfices du projet du gouvernement que de celui du chef de l'opposition qui en fixant le terminus de la nouvelle ligne à North-Bay empêcherait le trafic de passer par les provinces maritimes. Telle était la base de son argumentation, et il a essayé de faire croire aux habitants des provinces maritimes que le projet du gouvernement lui donnerait des avantages plus considérables que le projet du chef de l'opposition. Il prétendait que Saint-Jean, Halifax et Moncton recevraient des bénéfices directs du plan du gouvernement, tandis que d'après le plan du chef de l'opposition, Portland serait favorisé.

J'ai demandé à l'honorable député au sujet d'un autre article du contrat, une explication qu'il n'a pas daigné me donner. Peut-

être a-t-il considéré que la question était insignifiante. C'était son affaire. Il a prétendu que l'argument de M. Allen, au sujet de l'article concernant les steamers, s'appliquait à l'ancien contrat, mais qu'en réalité les points sur lesquels M. Allen portait son attention n'ont pas été changés dans le nouveau, et qu'une des conditions du contrat obligeait la compagnie à fournir des steamers pour transporter les produits en dehors du pays. J'ai demandé à l'honorable député s'il y avait dans le contrat un article obligeant la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à fournir ces steamers, et s'il y avait une amende au cas où elle négligerait ou refuserait de remplir cette obligation. L'honorable député n'a pas daigné me répondre. C'était un point sur lequel M. Allen portait son attention, mais j'ai lu et relu le contrat, et je reste d'avis qu'il ne contient aucun article obligeant la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à fournir des steamers.

M. RUSSELL : Je conseillerais à l'honorable député d'apporter chez lui pour la lire attentivement une copie du discours qui a été prononcé l'année dernière sur ce sujet. Il y a dix pages de ce discours dans lequel la question a été discutée à fond, et il pourra le lire avec profit.

M. WILSON : Par qui a été fait ce discours ?

M. RUSSELL : Ma modestie m'empêche de le dire.

M. SPROULE : Si le contrat contient cette obligation, il ne contient pas de sanction, et un contrat sans sanction ne vaut rien. Où est la sanction ? L'honorable député qui est un avocat éminent devrait pouvoir le dire. Je n'ai pas pu en trouver et ni M. Hays ni M. Wilson n'en disent un seul mot. S'il y en avait, il était de leur devoir à tous deux d'en avertir les actionnaires.

Je suis en conséquence justifiable de dire qu'il n'y en a pas. L'honorable député a terminé son discours en disant : "Nous sommes prêts pour la bataille." Naturellement, s'il s'en va il doit être prêt. Mais pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas soumis la question au peuple avant de signer ce contrat? Il ne l'a pas osé. Il a eu peur. Il ne la soumettra que lorsqu'il sera trop tard pour l'électorat d'exprimer utilement son opinion sur cette importante question.

J'ai constaté avec étonnement la grande différence de ton et d'assurance entre le discours prononcé l'année dernière par l'honorable premier ministre en présentant le bill à la Chambre et le discours qu'il a prononcé cette année. L'année dernière son discours respirait toute confiance dans l'entreprise qui devait avoir un grand succès ; il y avait de l'assurance, de l'éloquence brillante, et des mots d'homme d'Etat dans ce discours. Tout devait arriver comme il le prédisait. On a dit que c'était un des meilleurs discours qui avaient jamais été prononcés dans cette Chambre, et qu'il inspirerait confiance non seulement aux amis du gouvernement dans la Chambre mais à tous les électeurs en général. Tout alors était couleur de rose ; tout devait avoir un heureux résultat. L'honorable premier ministre nous faisait une peinture riante de ce marché admirable et de cette gigantesque entreprise qui ne devait coûter au pays que douze à treize millions de dollars, moins que l'excédent d'une année sous le gouvernement actuel. Il disait que l'opposition serait agréablement surprise d'apprendre que le gouvernement pouvait faire avec si peu d'argent un marché aussi avantageux pour le pays et qui montrait autant de sens des affaires. Il a dit que l'opposition serait surprise, comme elle l'a été sans aucun doute. Il se donnait un air d'importance comme si le pays lui devait une pension et il ne cessait de vanter le marché que le gouvernement avait fait. Le ton de son discours, cette année, a été bien different. Il a été modeste et craintif, mais il a dit que l'opposition serait surprise de voir que les changements proposés étaient si peu nombreux et de si peu d'importance, et qu'il n'avait aucun doute que la gauche aurait voulu qu'ils fussent beaucoup plus considérables qu'ils ne sont. Il a dit que le pays serait surpris de voir comme les modifications étaient légères, et qu'elles n'empêcheraient pas l'entreprise d'avoir un très grand succès, ainsi qu'il l'avait prédit l'année dernière. Son discours n'avait pas le même air assuré. Il m'a rappelé une histoire que j'ai entendu conter. C'était un Ecossais qui s'oubliait quelquefois et que son pasteur trouva un jour couché dans un fossé. Le ministre l'apostropha en lui disant : " Qu'as-tu fait, mon enfant; où est-tu- allé ? " " Oh ! mon père, je ne sais pas si c'est à une noce ou à un enterrement mais le succès a été grand."

Lorsque l'honorable premier ministre a fait son discours j'ai cru qu'il était dans le même cas que le pauvre Ecossais ; il ne savait pas si c'était une noce ou son enterrement politique, mais tout de même le succès devait être grand. Je crains fort que ce ne soit son enterrement politique.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami s'en réjouirait sans doute.

M. SPROULE : Certainement. Nous avons donc devant nous aujourd'hui la deuxième édition de la politique du gouvernement et un deuxième contrat. C'est un fait qui n'est pas nié que les changements qui ont été apportés au contrat sont au désavantage du pays et à l'avantage de la Compagnie du Grand Tronc. Le gouvernement a tout donné sans rien recevoir en retour. L'année dernière nous, de côté-ci de la Chambre, avons indiqué les défectuosités du contrat, mais le gouvernement déclarait alors qu'il était impossible d'y apporter des changements. Le contrat a pourtant été modifié depuis, et le gouvernemnt a accordé de nouvelles concessions à la compagnie, mais pour-

quoi parmi ces changements n'y en a-t-il pas qui soient à l'avantage du peuple?

Une des principales raisons apportées, l'année dernière, par l'honorable premier ministre pour justifier cette extraordinaire entreprise, était la nécessité immédiate d'un chemin de fer pour transporter les produits de la population grandissante de l'ouest. Il nous a dit que l'on transporterait le grain de l'ouest par ce chemin de fer, au lieu de le transporter comme aujourd'hui par eau et par terre. Nous nous rappelons qu'il nous a dit que nous ne pouvions plus attendre, que nous ne pouvions plus remettre au lendemain, au lendemain, au lendemain, que la nécessité était urgente, et nous avons encore à l'esprit cette exclamation pathétique : Le ciel veuille qu'il ne soit pas déjà trop tard. Nous savons de quelle façon soudaine la Chambre a été saisie de ce projet, et cependant le président du Grand Tronc nous dit qu'on le couvait depuis dix-huit mois, mais aujourd'hui on découvre que l'œuf était clair. D'après l'ancien contrat, la compagnie était obligée de terminer le chemin en huit années, mais aujourd'hui on leur en accorde onze. Que deviennent alors les craintes du premier ministre qu'il était peut-être déjà trop tard ? S'il y avait nécessité urgente l'année dernière de construire ce chemin immédiatement, pourquoi le gouvernement accorde-t-il cette année un délai de trois années à la compagnie ? Nous nous rappelons que l'année dernière l'honorable premier ministre nous disait que ce chemin était absolument nécessaire pour transporter le grain de l'ouest, et l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) appuya cette prétention de son éloquence et de sa logique, et il nous assura que les rampes du chemin seraient assez douces pour transporter le grain aussi bon marché et meilleur marché que par les voies actuelles. Mais voici ce que le président de la Compagnie du Grand Tronc a déclaré aux actionnaires de la compagnie :

> Le contrat dit que la section de l'ouest depuis Winnipeg jusqu'à la côte du Pacifique sera complétée dans huit années. Il n'y a pas de temps fixé pour l'achèvement de la section de l'est, mais les travaux de construction se feront naturellement sur les deux sections ensembles, les hâtant ou les retardant suivant que l'état du marché financier, industriel et ouvrier le rendra désirable.

Le président de la Compagnie du Grand Tronc déclare qu'il veut construire ce chemin graduellement et sans hâte, suivant que les circonstances seront favorables ou défavorables. Est-ce que cela s'accorde avec la déclaration du premier ministre qui nous disait qu'il fallait compléter cette entreprise gigantesque immédiatement, dans l'intérêt des populations de l'ouest ?

Sir Rivers-Wilson dissipe cette fausse impression et corrobore l'avis que nous n'avons cessé d'exprimer : c'est que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'est nullement tenue de construire cette ligne dans un avenir rapproché. Sir Rivers-Wilson dit :

> Je dois faire remarquer ici que la loi, sous l'empire de laquelle le gouvernement se charge de la construction du réseau dans la direction de l'ouest jusqu'à Winnipeg, exempte la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de la nécessité de construire cette partie de la ligne de North-Bay à Winnipeg, ainsi qu'elle l'avait projeté au début.

Le président de la Compagnie du Grand Tronc déclare donc ici que pendant dix-huit mois, sa compagnie avait discuté ce projet et avait décidé de construire ce chemin de fer, de Winnipeg à North-Bay, quand bien même le gouvernement ne lui aurait pas accordé un seul dollar de subvention. Le gouvernement est-il donc excusable d'entreprendre des travaux qui nécessiteront, en dernière analyse, une dépense de $150,000,000 pour l'établissement d'un réseau qu'il aurait été facile de construire en partie, sans que l'Etat dépensât un seul dollar ? Le député de Norfolk-nord (M. Charlton) nous a déclaré que ce chemin de fer serait construit ; qu'il pourrait remorquer 40 à 50 wagons et que le transport du grain par cette ligne s'effectuerait aussi économiquement que par les voies navigables. Mais l'autre soir, le ministre de l'Intérieur a carrément démenti cette affirmation et voici ses propres paroles :

> Voici ce que j'affirme : c'est que lorsque le blé se dirigera vers Port-Arthur et Fort-William peu importe ce que pourra faire la Compagnie du Grand Tronc. Au cours de l'été, le transport du blé s'effectuera par voie fluviale jusqu'à Montréal où à Québec, où par la voie du canal Erié vers New York, de sorte que la nature du contrat intervenu avec la Compagnie du Grand Tronc relativement au transport du blé en été est quantité tout à fait négligeable ; cette question est tout à fait indépendante de l'avenir des transports.

Que prétendait-on la session dernière ? L'établissement d'une ligne courte pour le transport des céréales, au bénéfice des cultivateurs de l'ouest, était, nous disait-on, une question d'urgence. Et voilà qu'aujourd'hui, le ministre de l'Intérieur affirme que le transport des céréales ne s'effectuera pas par cette route, sauf au cours de la saison de l'hiver, alors que la compagnie du chemin de fer aura un excédent de wagons et que la saison de navigation sera close. Aujourd'hui, les trois quarts du grain se transportent par route fluviale, ou partie par voie fluviale et partie par rail ; et ces transports suivront encore cette route dans l'avenir, car, en dépit de l'augmentation de la population en perspective dans l'ouest, la même proportion relative de grain s'expédiera encore à l'avenir par voie fluviale. Il n'existe donc pas de besoin urgent de ce chemin de fer pour les raisons alléguées par le premier ministre l'année dernière ; et quand bien même ce chemin de fer serait construit à brève échéance, il ne transporterait pas de grandes quantités de céréales. On a voulu faire croire aux cultivateurs de l'ouest que le gouvernement au pouvoir mettait tout en œuvre pour leur faciliter l'expédition des céréales au marché ; mais ils comprendront que ce n'est là qu'un leurre et qu'à l'avenir le transport des grains suivra la même voie que par le passé.

L'abrogation du privilège de transit par le gouvernement des Etats-Unis, voilà encore une des raisons d'urgence alléguées en faveur de la construction de ce chemin de fer, et à l'appui de cette prétention, le premier ministre nous a cité des paroles et des écrits datant de 15 à 16 ans, mais il n'a pas cité un seul mot ni un seul écrit de date récente, sauf une lettre de Carnagie au sujet de l'attitude que devraient prendre les Américains. Cette année on est muet à cet égard, car ce prétendu danger est aussi imaginaire aujourd'hui qu'il l'était l'année dernière.

Le premier ministre nous a aussi déclaré que la construction de ce réseau était d'urgence au point de vue de la colonisation dans la grande zone des terres argileuses s'étendant dans la partie septentrionale de Québec et d'Ontario. Qu'il me permette de lui faire observer ici qu'il existe actuellement quatre ou cinq chemins de fer de colonisation se dirigeant vers le nord dans la province de Québec, chemins de fer qui ont reçu des subventions tant du gouvernement provincial que du parlement fédéral à titre de voies ferrées de colonisation ; et en outre, il existe cinq ou six chemins de fer de même nature dans la province d'Ontario. Au fur et à mesure des développements de la colonisation, on pousse la construction de ces chemins de fer vers le nord, et ils répondent amplement à tous les besoins de la colonisation de cette contrée. Le besoin de ce nouveau réseau de chemins de fer pour les besoins de la colonisation ne se fait donc nullement sentir. Le besoin de ce chemin de fer, au point de vue de la colonisation, s'est-il fait sentir dans l'ouest ? Non, il y a quelques jours, un journal affirmait que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et celle du chemin de fer du Canadien du Nord se proposent de construire environ 1,400 milles de voies ferrées au Manitoba, dans les Territoires du Nord-Ouest et en Colombie Anglaise, au cours des deux années prochaines. A coup sûr, ces nouvelles lignes répondront amplement à tous les besoins de ce pays au point de vue des communications par voie ferrée, sans compter toutes les autres voies ferrées que la Compagnie du Northern Pacific et d'autres compagnies sont en train de construire.

En comptant quatre familles par mille carré, ces chemins de fer desserviraient 1,120,000 habitants. Et il est probable qu'une population supérieure à ce chiffre se porte vers l'ouest au cours des deux années prochaines ? Non, à mon avis, cette population se trouverait dans un rayon de cinq milles d'un chemin de fer. Si on tient compte de la population des villes et villages qui surgiront sur le parcours de ces lignes de chemins de fer, on peut affirmer qu'elles desserviraient le double de cette population. Le besoin de ce nouveau réseau ne se fait donc point sentir dans l'ouest.

M. SPROULE.

Entre autres raisons alléguées à l'appui de ce projet, figurent la nature avantageuse du contrat et le coût insignifiant de l'entreprise pour le pays. Le premier ministre affirme que la construction de ce réseau ne coûtera au pays que treize à quatorze millions. D'autre part, des experts, et entre autres, l'ex-ministre des Chemins de fer (l'honorable M. Haggart), portent cette dépense à plus de $139,000,000. Il serait plus exact de dire que la dépense atteindra le chiffre de $150,000,000 et en toute probabilité, même $175,000,000. Il est inutile d'entrer dans les détails à cet égard ; ce serait une redite inutile.

Cherchons à nous rendre compte de la nature du fardeau dont le pays se trouve grevé. Cette dette, imposée à l'improviste, au pays, par des hommes d'Etat que le peuple, je le crains fort, baptiseront d'un autre nom, cette dette, dis-je, est supérieure à la dette collective de toutes les provinces. Cette dette s'éteindra-t-elle jamais ? Non, pas au moins du vivant du plus jeune de nos collègues, ni au cours de l'existence de la jeune génération actuelle. Ce sera un fardeau écrasant pour le pays; ce sera comme une pierre meulière suspendue au cou du peuple. La Compagnie du Grand Tronc n'acquittera jamais cette dette. Nous avons déjà, par le passé, fait certains prêts à cette compagnie. Elle nous doit $58,000,000, et jamais elle n'a versé un seul centin, soit de principal soit d'intérêt. Elle a reçu des provinces et des municipalités une somme collective d'environ $78,000,000, sans avoir jamais remboursé jusqu'ici un seul centin. Est-il probable qu'elle nous rembourse cette somme-ci ? S'il faut en juger par le passé, il n'y a guère lieu d'espérer qu'elle le fasse. Elle est trop versée dans l'exploitation des gouvernements et des chemins de fer, pour jamais rembourser un seul dollar. Le chef d'exploitation du Grand Tronc affirme qu'il s'agit ici d'un contrat de société dans laquelle la compagnie a forcé le gouvernement d'entrer. S'il en est ainsi, il importe de connaître la nature de cette association. Dans le discours adressé aux actionnaires, le président affirme qu'il a forcé le gouvernement canadien à entrer en association avec la compagnie pour la construction de la section des montagnes; c'est-à-dire la compagnie s'est coalisée avec le gouvernement et elle compte avec certitude sur sa cordiale coopération et son assentiment à toute proposition légitime. Le gouvernement est tellement intéressé à l'entreprise qu'il se trouve dans l'impuissance de revenir sur ses pas; et ainsi la compagnie sera en mesure d'imposer des conditions de plus en plus onéreuses auxquelles le gouvernement ne refuse pas son assentiment.

Les modifications projetées ne sont-elles pas de nature à nous autoriser à exprimer cet avis ? Trois mois à peine après l'élaboration du contrat, voilà que la compagnie demande des concessions et force est bien au gouvernement de céder à ses demandes.

Ce sont des concessions que nous sommes en train d'étudier en ce moment. A l'avenir, la compagnie formulera de nouvelles demandes et le gouvernement devra encore capituler. En réalité, le gouvernement est livré, pieds et poings liés, à la compagnie, et voilà pourquoi le président du Grand Tronc affirme que le gouvernement est associé à l'entreprise. Le gouvernement se trouve acculé à une telle impasse qu'il lui faudra fatalement prêter son appui à la Compagnie du Grand Tronc, dût-il être forcé d'abandonner tous les autres chemins de fer. A l'avenir, ni le chemin de fer Canadien du Pacifique, ni le chemin de fer Canadien du Nord, ni le Transcanadien, ni aucune autre compagnie de chemin fer n'intéressera le gouvernement, puisque la Compagnie du Grand Tronc monopolisera tout l'appui de l'Etat. Dès que les intérêts de ces compagnies viendront en antagonisme avec ceux de la Compagnie du Grand Tronc, celles-là devront céder le pas, parce que le gouvernement est lié par son acte d'association. Quelles sont les conditions de cette association ? Le gouvernement est tenu de verser $150,000,000 dans cette entreprise, tandis que la Compagnie du Grand Tronc n'est tenue d'y placer que $15,000,000. Quelle sera la répartition des bénéfices ? Tout les profits seront accaparés par le sociétaire qui n'engage dans l'entreprise que $15,000,000, mais advenant qu'il y ait des pertes, c'est le pays qui en sera grevé. Il faut que nos populations agricoles et nos hommes d'affaires comprennent bien la nature du marché qui vient d'être bâclé; il faut que le pays sache à quelle convention léonine le gouvernement s'est lié.

Il est un autre aspect de la question qu'il ne faut pas perdre de vue. Par cette convention, le gouvernement s'est livré, corps et âme, à la Compagnie du Grand Tronc. Le peuple a toujours été convaincu que les gouvernements ne sont que trop aptes à se laisser influencer par les grandes compagnies et aujourd'hui cette situation s'aggrave d'une façon alarmante. Dès que les intrêts de la Compagnie du Grand Tronc seront en désaccord, comme la chose arrivera fatalement, avec les intérêts des populations agricoles, force sera bien au gouvernement de rester fidèle à l'association qu'il a conclue avec cette compagnie, et advenant que l'entreprise soit couronnée de succès, quels bénéfices le peuple retirera-t-il de cette association? Il n'en bénéficiera nullement, parce que tous les profits retomberont dans la caisse de la compagnie. Comme l'a fait observer hier soir le député de Toronto-ouest (M. Osler) nous assisterons à la répétition du marché bien connu par lequel un des associés s'engageait à placer ses capitaux dans une entreprise, tandis que l'autre y mettrait son expérience ; le résultat étant que le capitaliste a recueilli pour tout profit l'expérience, tandis que l'associé expérimenté a empoché tout le capital. La compagnie en question empochera tous les profits et le pays devra se contenter de l'expérience acquise.

Il ne faut pas l'oublier, le gouvernement a pour mission de s'interposer entre le public et ces compagnies rapaces, comme l'honorable député d'Oxford-sud (sir Richard Cartwright) affectait de les appeler. Ici, au contraire, le gouvernement se ligue avec cette compagnie sans entrailles. Il a virtuellement livré le pays à la merci de cette compagnie, puisque en raison de son association il est tenu de consulter les intérêts de la compagnie, de préférence à ceux du public en général. Le gouvernement sera forcé de travailler dans les intérêts de la compagnie Comment le gouvernement pourrait-il se préoccuper des intérêts des cultivateurs et des classes ouvrières, lorsque tous ses intérêts s'identifient avec ceux du Grand-Tronc-Pacifique?

D'après la teneur du contrat, il y a 3,400 milles de voie ferrée à construire dont 3,000 milles par le gouvernement et 400 seulement par l'autre associé. Nous dépenserons dix dollars chaque fois que l'autre partie en déboursera un. Nous établirons 3,000 milles de voie ferrée et notre associé en construira 400 ; pourtant quand viendra le temps de partager les bénéfices, la compagnie empochera tout. Est-ce que le gouvernement ne fait pas le jeu de cette corporation? Je ne crois pas que la population puisse tirer une autre conclusion que celle-là. Oui, mais nous réglementons les tarifs, nous dit le ministre de l'Intérieur (M. Sifton. Eh bien, j'ai le contrat à la main et voici ce qu'il stipule relativement aux tarifs :

> Les taux et taxes prélevés et exigés par la Compagnie sur toute partie dudit chemin de fer seront sous le contrôle de l'Exécutif.

Jusqu'à quel point cependant? Quelle sera l'attitude du Grand-Tronc-Pacifique lorsque le gouvernement voudra abaisser le tarif? Elle dira : Si vous m'obligez à diminuer les tarifs du transport, je ne pourrai pas vous payer l'intérêt, vous devrez abandonner l'intérêt. Si vous voulez exiger le paiement de l'intérêt, permettez-moi d'exiger des taux de transport qui me mettront à même de remplir mes obligations. Chacun sait que, sous l'empire de l'ancienne loi, la réglementation des tarifs de transport appartenait à l'Exécutif. Pourtant, a-t-il jamais obligé une compagnie à abaisser ses tarifs ? Bien que la loi interdit à une compagnie d'exiger un seul dollar à moins que le conseil des ministres n'eût approuvé les tarifs ce contrôle n'offrait aucun avantage à la population et c'est ce qui arrivera dans le présent cas. Le ministre de la Justice a prétendu que ce contrôle des tarifs était efficace. Alors pourquoi le gouvernement, lorsqu'il a voulu réglementer les tarifs du chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau, a-t-il dû décréter ce qui suit :

> Les tarifs et péages locaux sur ce chemia de fer et sur tout autre chemin de fer employé en correspondance avec lui et aujourd'hui ou à l'avenir possédé ou affermé par la compagnie ou exploité pour son compte, au sud de la lignemère de la compagnie, dans la Colombie An-

glaise, aussi bien que les tarifs et péages entre tout point de cette ligne ou de ces lignes de chemin de fer et tout point de la ligne-mère de la compagnie dans tout le Canada, ou de tout autre chemin de fer possédé ou affermé par la compagnie, ou exploité pour soncompte, y compris ses lignes de bateaux à vapeur dans la Colombie Anglaise, seront au préalable approuvés par l'Exécutif ou par une commission de chemin de fer, si cette compagnie est et lorsqu elle sera établie par la loi, et ils seront en tout temps et de temps à autre sujets ensuite à revision et contrôle de la manière susdite.

Telle est la disposition qui fut intercalée dans la loi concernant le chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau et que le gouvernement déclara libérale et suffisante. Elle fut incorporée dans la loi pour la rendre obligatoire. Pourquoi donc le présent projet de résolution ne renferme-t-il pas une disposition semblable?

Le contrat ne parle pas des tarifs locaux ni de l'abaissement obligatoire des taux de transport. Il décrète que le gouvernement peut réglementer les tarifs mais, si je comprends bien, il ne peut pas les reviser ni obliger la compagnie à abaisser les taux une fois établis. Si le gouvernement cherchait à les diminuer, je suis convaincu que la compagnie objecterait qu'elle ne pourra pas payer l'intérêt après l'abaissement des tarifs. Si l'agriculteur de l'ouest se laisse leurrer par cette disposition, il s'apercevra un jour que ce n'est qu'une supercherie, que cette disposition ne vaut rien en réalité.

Par cette loi, le gouvernement a rivé davantage les chaînes qui nous lient au monopole des grandes corporations. Il y a en ce pays un fort courant d'opinion, sans cesse croissant, en faveur de l'acquisition et de l'exploitation des voies ferrées par l'Etat. Pourtant, ce contrat rend impossible la réalisation de ce projet non seulement d'ici à vingt-cinq ou trente ans, mais pendant un siècle et, ce temps écoulé, la question n'offrira plus d'intérêt à la génération actuelle. Cette meule est suspendue à notre cou et bon gré, mal gré, il nous faut plier l'échine Pour me servir du langage imagé du représentant d'Oxford-sud (sir Richard Cartwright) la population sera saignée à blanc afin d'observer les stipulations du contrat. On accorde un bail de cinquante ans avec la faculté de le renouveler à certaines conditions et, pendant un siècle, la population sera privée de la liberté d'action. L'Intercolonial n'aura pas la chance de se prolonger jusqu'à l'Ouest. Le prolonger, ce serait se susciter des rivaux. Nous construisons un chemin de fer au sort duquel le pays est intéressé et nous ne pouvons pas prolonger l'Intercolonial le long de l'autre ligne. Le peuple canadien avait rêvé d'étendre l'Intercolonial jusque dans l'Ouest. Mais le gouvernement a refusé et il a rendu impossible dorénavant la réalisation de ce projet. Dans un rapport déposé l'autre jour, j'ai constaté que, pendant la saison dernière, l'Intercolonial avait voituré du grain sur une distance de 828 milles pour le même prix exigé par le Canada-Atlantique pour le transporter à 346 milles ; c'est-à-dire que l'Intercolonial a charrié du grain pour moins que la moitié du prix exigé par le Canada-Atlantique ou par le Grand Tronc, compagnie que nous subventionnons si libéralement pour lui permettre de prolonger sa voie jusque dans l'Ouest.

Le ministre de l'Intérieur nous dit qu'il n'examine pas le problème du prolongement de l'Intercolonial vers l'Ouest. "Qu'on me comprenne, dit-il, je ne discute pas la question théorique du prolongement de l'Intercolonial jusqu'aux lacs." Ce serait assurément une perte de temps que de la discuter, car la convention qu'ils ont conclue, ses collègues et lui, et qu'ils veulent faire ratifier par le parlement, rend ce prolongement impossible. Par les paroles que je viens de rapporter, le ministre désire montrer qu'il est favorable au prolongement de l'Intercolonial, mais que ce n'est pas la question qui nous occupe. Nous serions peut-être saisis de cette question sans la convention qu'il a conclue. On nous disait l'an dernier qu'on se proposait de rendre le grain de Brandon à Fort-William, à environ 600 milles de distance, à raison de 12 cents par 100 livres ou d'un peu plus de 6 cents par boisseau. Pourtant, l'Intercolonial transporte le grain à plus de 800 milles moyennant 5 cents par boisseau. Si l'Intercolonial se rendait dans l'Ouest, quel puissant moyen il nous fournirait d'obliger les compagnies de chemins de fer à établir des tarifs modérés. On dira peut-être que l'Intercolonial a subi une perte en transportant ce grain. Au contraire, le rapport que je cite déclare qu'en tenant compte des chargements de retour, le transport de ce grain a donné un léger bénéfice. Puisque l'Intercolonial peut transporter profitablement du grain à 800 milles de distance à plus d'un cent de moins par boisseau que le prix exigé par les autres compagnies pour le rendre à 600 milles de distance, la prolongement de l'Intercolonial vers l'Ouest serait assurément avantageux. Mais, je le répète, la ligne de conduite que le gouvernement veut imposer à la Chambre empêchera constamment la réalisation de ce projet.

On nous dit encore que toutes les modifications que le contrat a subies sont de peu d'importance. Voyons ce qui en est. On nous a dit l'an dernier que la convention était entourée de toutes sortes de mesures de précaution—rétention d'un gros dépôt d'argent, privilège de s'emparer du chemin si l'intérêt n'était pas payé, acquisition et conservation par le Grand Tronc de $25,000,000 d'actions ordinaires ; toutes ces garanties furent commentées et louées. Mais c'en est fait de chacune d'elles ; toutes ces mesures de précaution sont abandonnées. L'Etat ne peut pas s'emparer du chemin ; il peut seulement l'exploiter au bénéfice de la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer. Le dépôt qui sera fait sera remboursé quelque temps après, rendant cette disposition illusoire.

De plus, on devait mettre sur la voie $20,000,000 de matériel roulant dont $5,000,000 auraient été mis de côté pour garantir que la division de l'Est serait exploitée à perpétuité et sans interruption. Qu'est-il advenu de cette disposition ? On n'est pas d'accord quand il s'agit de savoir si l'hypothèque doit couvrir ce matériel. Oui, dit le gouvernement. Mais s'il n'entretenait aucun doute, pourquoi a-t-il soumis la question à deux avocats éminents de Toronto ? Ces derniers ont répondu que l'hypothèque couvrirait peut-être le matériel roulant, mais ils n'en étaient pas certains. Ou le gouvernement désirait payer des honoraires à ces deux hommes de loi ou il n'était pas sûr d'avoir raison. Pour ma part, je crois que le créancier hypothécaire n'aura pas un droit de gage sur ce matériel roulant, que la créance des fournisseurs sera privilégiée et que les recettes du chemin serviront à les payer. Je crois que l'avenir me donnera raison et que le gouvernement ouvrira les yeux pour le constater, en dépit de l'avis des hommes éminents qu'il a consultés.

On prolonge de trois ans le délai accordé pour la construction de la division de l'Ouest, de Winnipeg à la plage du Pacifique. Pourtant, l'an dernier, tout n'était que précipitation ; il fallait immédiatement mener l'entreprise à bonne fin ; on ne pouvait attendre ni un jour, ni une heure, ni une minute. A moins de profiter de la marée, on ne devait pas voguer vers la fortune.

L'honorable gentleman a profité de la marée, mais il est allé s'échouer sur un écueil et son contrat est demeuré lettre morte. Pourquoi tant de précipitation ? Des ingénieurs devaient se rendre aussitôt sur les lieux ; les explorations se feraient sous la surveillance du Grand Tronc. Neuf mois se sont écoulés et l'autre jour nous apprenions que pas un seul ingénieur n'était rendu sur le terrain. Le Grand Tronc a dépêché quelques ingénieurs sur les lieux, mais le gouvernement n'a encore rien fait. Il s'est contenté de demander au parlement de modifier le contrat et de faire disparaître les garanties qui, l'an dernier, en faisaient ce mérite. La construction de la section de l'est peut maintenant être retardée indéfiniment. Le président de la compagnie dit : Les travaux seront accélérés ou retardés selon l'état du marché monétaire et la quantité des ouvriers disponibles. Nous construirons la ligne avec rapidité ou lenteur selon que la situation sera favorable ou désavantageuse. Ce n'est pas là ce que le gouvernement a promis l'an dernier, le gouvernement qui semble n'avoir aucun moyen d'empêcher les retards, puisqu'il n'y a rien qui prescrive que la section de l'est sera construite dans un an ou dans un siècle et que bien des gens croient qu'elle ne le sera jamais. A vrai dire, le gouvernement construira le tronçon entre Winnipeg et North-Bay parce que le Grand Tronc en a besoin, mais la partie est de la section, au dire du président du Grand Tronc, ne sera construite que plus tard. Il serait oiseux, dit-il, d'en parler, parce qu'elle ne sera pas construite maintenant.

Le gouvernement n'a pas le pouvoir d'exiger le paiement de l'hypothèque, ce qu'on nous représentait comme une puissante sauvegarde l'an dernier. Le dépôt en argent sera remis après un certain temps et le Grand Tronc ne fait que prêter son crédit pour emprunter $15,000,000. En retour, il obtient toutes ces concessions et ces importants privilèges.

Au cours de la construction de la section de l'est, la compagnie pourra louer des commissaires toutes les parties du chemin qui seront parachevées. Cela a pour but de permettre au Grand Tronc de louer la partie du chemin allant de North-Bay à Winnipeg, et ensuite on ne se souciera guère de construire l'autre partie, c'est-à-dire, la section est. Ce changement dans le contrat est demandé, parce que ce privilège n'existe pas en vertu du premier contrat. Il existe à présent et la compagnie a tout ce qu'elle désire. Dès que cette partie du chemin entre North-Bay et Winnipeg aura été construite avec les deniers publics, le Grand-Tronc-Pacifique pourra la louer, et tout le trafic ira à l'ancien réseau du Grand-Tronc-Pacifique pour être dirigé sur Portland ou ailleurs. Voilà comment j'interprète cette clause du nouveau contrat.

On a élevé le chiffre des sommes que le gouvernement aura à garantir pour la construction de la section des montagnes. D'après le premier contrat, cette garantie était limitée aux trois quarts de $30,000 par mille. A présent, elle sera de trois quarts du coût total du chemin, qu'il coûte $60,000, $80,000 ou $100,000 par mille. Ce changement augmente les responsabilités de l'Etat et impose aux contribuables de nouvelles obligations qui atteindront probablement dix ou douze millions de dollars.

Il n'y a pas le moindre doute, non plus, que si, à l'expiration des cinquante années, le gouvernement veut prendre possession de la division de l'est, il devra acquérir aussi les embranchements dont le Grand Tronc n'aura pas besoin. Comment se fera cette prise de possession ? Il est vrai que, dans l'estimation de ces embranchements, le gouvernement pourra déduire les subventions fédérales, mais il ne sera pas tenu compte des subventions données pas les provinces. Toutes les subventions que le Grand Tronc espère obtenir des provinces d'Ontario et de Québec lui resteront acquises, et le gouvernement fédéral en prenant possession de ces embranchements pour le compte de l'Etat, devra rembourser au Grand-Tronc-Pacifique les subventions que cette compagnie aura reçues des provinces. Je ne crois pas me tromper en interprétant ainsi cette clause du contrat supplémentaire. Si, à l'expiration des 50 ans, le gouvernement reprend le chemin, il devra acheter aussi les embranchements que la compagnie ne tiendra pas à garder, et naturellement, elle vendra ceux

ne rapportant rien et gardera ceux qui donnent des bénéfices.

Que signifie tout cela, pour le pays ? Je maintiens que le gouvernement a conclu, sans nécessité, un marché imprévoyant et onéreux, et qu'il se lance dans une entreprise inutile qui augmentera la dette nationale dans des proportions énormes et sera comme une meule au cou des contribuables, même dans les générations à venir. Ce fardeau pèsera lourdement sur le peuple, et d'année en année ses épargnes seront absorbées par les intérêts de cette dette. Chaque cultivateur, chaque ouvrier, chaque homme de profession aura à en payer sa part. Personne n'echappera.

Cette opération sera aussi un obstacle perpétuel à l'acquisition des chemins de fer par l'Etat, malgré l'opinion de jour en jour plus répandue, que la nationalisation des chemins de fer serait la meilleure solution à donner aux problèmes des transports que nous avons à résoudre.

Je ne crains pas d'ajouter que cette opération portera le coup de grâce à notre crédit sur les marchés monétaires de l'étranger. Pour ma propre satisfaction, je me suis donné la peine de calculer, à l'aide des documents officiels, quelles seront nos échéances d'ici au parachèvement de ce chemin, et j'ai constaté que d'ici à la fin de 1910, ou 1911, date assignée pour la fin des travaux, nous aurons à rembourser $160,346,000 de notre dette publique. Il nous faudra contracter de nouveaux emprunts pour pourvoir au renouvellement de $160,000,000 de notre dette. Ajoutons à cela $150,000,000 et demandons-nous ce que deviendra notre crédit. Il nous faudra emprunter cet argent à l'étranger pour faire honneur à nos échéances, puisque nous n'aurons pas d'excédents budgétaires suffisants.

Voici un tableau indiquant les dates de nos échéances d'ici au mois de janvier 1910. Les deux premières ont été soldées au moyen d'emprunts temporaires, mais elles ne sont pas éteintes et restent dans la même position que celles qui ne sont pas encore arrivées à maturité :

1er octobre, 1903	$ 7,300,000
1er octobre, 1903	3,433,333
1er avril, 1904	1,460,000
1er mars, 1904	19,466,000
1er novembre, 1905	8,866,000
1er novembre, 1904	12,166,000
1er avril, 1908	7,300,000
1er mai, 1908	21,900,000
1er mai, 1909	24,333,000
1er janvier, 1910	19,466,000
1er janvier, 1910	31,356,000
1er janvier, 1910	7,300,000
Total	$160,346,999

Il nous faudra contracter des emprunts pour faire honneur à ces échéances, et comme dans le même temps le ministre des Finances devra aussi trouver $150,000,000, dans quelle position se trouvera-t-il ? A l'heure qu'il est, il tend la main sur la place de Londres, et je suis informé qu'il ne peut pas obtenir d'argent à moins de 4 pour cent, tandis qu'il y a quelques années, nous empruntions à 2⅞ pour cent. Quel taux d'intérêt aurons-nous à payer, plus tard, quand toutes ces échéances arriveront à maturité ? Notre crédit devra nécessairement en souffrir et les ministres actuels s'en apercevront avant longtemps, à moins que les électeurs ne les aient relevés du souci de l'administration des affaires du pays.

Cette opération grèvera toutes les fermes du Canada d'une hypothèque de $125. Ce sont les cultivateurs canadiens qui auront à solder cette énorme dépense. La province d'Ontario devra en payer un tiers, pour sa part. Je tiens à ce que le peuple sache sur qui ce fardeau retombera le plus lourdement.

Quels avantages Ontario retirera-t-il de cette entreprise? Si elle réussit, cette grande province sera complètement ignorée. Les grandes villes ne seront reliées que par des embranchements à la ligne principale qui transportera le trafic entre l'Europe et l'Orient et passera à des centaines de milles à l'est et au nord. La plus grande province de la Confédération, celle qui contribuera le plus à la construction du chemin, sera laissée de côté.

Je veux que le cultivateur d'Ontario sache que c'est lui qui paiera pour ce chemin. Chaque famille de cinq personnes sera grevée de $125, et devra payer l'intérêt sur cette somme tant que cette créance n'aura pas été liquidée. Ces sommes énormes seront prises sur leurs économies, soit directement, soit indirectement, et personne ne pourra y échapper. Si le chemin est construit et s'il donne les résultats qu'on en attend pour le transport du grain, il ruinera nos ports de la baie Georgienne et nos ports sur les lacs, détruira notre marine marchande sur les grands lacs et comme conséquence diminuera l'importance de ces marchés pour nos cultivateurs et nos ouvriers.

Ce chemin laisse de côté les parties les plus peuplées de la province d'Ontario, et nous devrons nous contenter d'avoir des embranchements. J'aimerais à savoir ce que pensent de cela ceux qui sont actuellement desservis par des embranchements du chemin de fer Grand Tronc, et qui ont été soumis à de si graves inconvénients tout l'hiver dernier. Je demande à M. l'Orateur-suppléant (M. Macdonald) et à l'honorable ministre des Douanes (M. Paterson) qui ont toutes les peines du monde à se rendre à Ottawa pour l'ouverture de la session, ce qu'ils pensent de cette proposition.

Pourquoi le gouvernement semble-t-il redouter le verdict populaire, et pourquoi ne consulte-t-il pas les électeurs sur cette question? On nous avait d'abord laissé entendre qu'il y aurait une élection l'an dernier, mais le gouvernement a trouvé l'eau trop froide pour s'y aventurer et, au dernier moment, il a reculé. Il s'est dit : franchissons d'abord le Rubicon ; signons le contrat de manière à

lier irrévocablement le pays, puis nous en appellerons au peuple. On n'a pas osé soumettre le projet à l'approbation des contribuables. Quand leurs émoluments sont en jeu, nos ministres n'ont pas confiance dans les électeurs. S'ils avaient cru qu'en ordonnant une élection générale, leur mandat aurait été renouvelé pour cinq ans, ils n'auraient pas hésité l'automne dernier.

Au projet dont je viens d'énumérer les nombreux inconvénients, je préfère la proposition si sage, si pratique, si digne d'un homme d'Etat, de l'honorable chef de l'opposition. Je suis convaincu qu'elle aura l'approbation des électeurs d'Ontario, comme de ceux de l'ouest et des provinces maritimes. J'approuve sans restriction la résolution présentée par l'honorable chef de l'opposition et je l'appuie sous réserve, car j'ai la conviction qu'en agissant ainsi je me conforme aux désirs des électeurs d'Ontario et de tout le Canada, depuis l'océan Atlantique, jusqu'à l'océan Pacifique.

M. ARCHIBALD CAMPBELL (York-ouest) : Je propose l'ajournement du débat.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER : Ce n'est pas l'habitude de lever la séance à six heures, mais vu que la députation est si peu nombreuse et que même l'éloquence de l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) n'a pas réussi à réunir un auditoire plus considérable, je crois que je puis consentir à ce que la séance soit levée.

M. R. L. BORDEN : Un mot avant que cette motion soit adoptée. Je ne suis pas étonné qu'après la magistrale exécution que vient de faire l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) l'honorable premier ministre désire ajourner le débat, afin d'avoir jusqu'à lundi, pour trouver quelque chose à répondre.

La motion est adoptée et le débat est ajourné.

Sur la proposition de sir Wilfrid Laurier, la séance est levée à 6 heures du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, le 11 avril 1904.

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

COMPTE RENDU OFFICIEL DES DEBATS.

M. CHAMPAGNE : Je propose :

Que l'on adopte maintenant le second rapport du comité spécial chargé de surveiller le compte rendu officiel des " Débats ", rapport où il est recommandé que les services des secrétaires des sténographes officiels soient payés à raison de $3.50 par jour pendant cette session et les sessions à venir.

Adopté.

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 36) concernant la Compagnie dite " The Tobique Valley Railway Company ". —M. Costigan.

MODIFICATION DE L'ACTE DE LA COUR DE L'ECHIQUIER.

L'honorable CHAS. FITZPATRICK (ministre de la Justice) : Je demande permission de présenter un bill (n° 37) tendant à modifier l'Acte de la Cour de l'Echiquier. Ce bill a simplement pour objet de conférer le droit d'appel dans toutes les causes qui, la Couronne étant partie, sont portées devant la cour de l'Echiquier. A l'heure qu'il est, le droit d'appel est restreint aux seules causes comportant une réclamation de plus de $500.

La motion est adoptée, et le bill subit sa première lecture.

MODIFICATION DE LA LOI RELATIVE AUX PETITIONS DE DROIT.

M. FITZPATRICK : Je demande permission de présenter un bill (n° 38) tendant à modifier l'Acte des pétitions de droit. Il s'agit de décréter que lors de l'émanation du fiat, la pétition, au lieu d'être remise à l'avocat du demandeur, devra être produite par le secrétaire d'Etat en cour de l'Echiquier. Cela empêchera la pétition de rester des semaines et des mois entre les mains d'un avocat sans être produite en cour.

La motion est adoptée, et le bill subit sa première lecture.

MODIFICATION DE L'ACTE DU TERRITOIRE DU YUKON.

M. FITZPATRICK : Je présente un bill (n° 39) portant modification de l'Acte du Territoire du Yukon. Ce bill tend à conférer aux commissaires le pouvoir de publier des ordonnances concernant la division du Territoire par rapport à l'élection des conseillers, et de déterminer la qualité des électeurs.

La motion est adoptée, et le bill subit sa première lecture.

RAPPORT DEPOSE.

Rapport du ministre de la Justice pour l'exercice expirant le 30 juin 1903.—L'honorable Chas. Fitzpatrick.

BILLS D'INTERET PRIVE—REDACTION DU FEUILLETON.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (n° 12) concernant la Compagnie dite " The Montreal, Ottawa and Georgian Bay Canal Company ".—M. Mackie.

M. SPROULE : Je remarque dans le feuilleton certain changement au sujet de la rédaction de la note indiquant que les bills sont rapportés des comités qui les ont délibérés. Les notes indiquent que certains bills sont " rapportés " et que d'autres sont " amendés ". Je présume que l'on veut par là distinguer les bills rapportés avec amendements de ceux qui sont rapportés sans modification. Si c'est là ce que l'on se propose, il vaudrait mieux, ce me semble, écrire en toutes lettres " rapporté avec amendements ", et " rapporté sans amendements ", parce que cela serait plus explicite. Tous les bills devant nous revenir des comités chargés de les délibérer, il est tout à fait inutile qu'une note indique qu'ils sont rapportés. Il vaudrait mieux, selon moi, adopter la rédaction que je viens de mentionner.

M. R. L. BORDEN : Il est d'usage, lorsqu'un bill d'intérêt est rapporté avec amendements, qu'il en soit tenu compte dans une note du feuilleton. Il convient de ne pas se départir de cette coutume.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député (M. Borden) voudra bien observer que le feuilleton est conforme à l'usage. Ainsi, il y est indiqué que les articles 6 et 7 ont été modifiés, c'est-à-dire que le comité les a adoptés avec des amendements.

M. SPROULE : Mais je demande s'il convient d'employer simplement le mot " rapporté ", car tous les bills sont censés devoir être rapportés. Il vaudrait mieux adopter une rédaction plus claire pour distinguer les bills rapportés avec amendements de ceux que l'on rapporte sans modification.

Sir WILFRID LAURIER : Il est bien convenu, ce me semble, que lorsqu'une note indique qu'un bill a été amendé, cela signifie que le comité l'a modifié et l'a rapporté avec ces amendements, tandis que le mot " rapporté " signifie que le bill est rapporté sans amendement.

M. SPROULE : Fort bien ; mais les bills devant toujours être rapportés, le mot " rapporté " est inutile.

Le bill est rapporté, lu la troisième fois et adopté.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE — NEW-WESTMINSTER ET VANCOUVER—CHUTES DE SHAWINIGAN ET GRAND'MERE.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (n° 13) concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.—M. A. T. Thompson.

Article premier.

M. SPROULE : Il me semble que nous établissons ici un précédent qui ne laissera peut-être pas souffrir certains inconvénieuts à l'avenir. Ce petit bill comporte la modification de deux lois dont l'une se rapporte à un chemin de fer de la province de Québec, et l'autre à une voie ferrée de la Colombie Anglaise. Lorsqu'on cherchera plus tard à découvrir si l'une ou l'autre de ces deux lois a été modifiée, on consultera naturellement la rubrique des chemins de fer de la table des matières. Mais comme le titre du bill n'indique que l'une des deux lois que l'on modifie, les recherches seront peut-être ainsi rendues assez difficiles.

Le bill est rapporté, lu la troisième fois et adopté.

DELIBERATION EN COMITE—TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 15) concernant la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest.—M. Champagne.

Bill (n° 19) concernant la Compagnie du chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental.—M. Marcil.

Bill (n° 9) portant la remise en vigueur et la modification des Actes concernant la Compagnie dite " The St. Clair and Erie Ship Canal Company ".—M. Tisdale.

Bill (n° 11) concernant la Compagnie du chemin de fer Méridional de la Colombie-Anglaise.—M. Galliher, par M. Thompson.

Bill (n° 14) concernant la Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique et du Nord-Ouest.—M. A. T. Thompson.

Bill (n° 21) concernant l'institution civile de la Compagnie dite " The Pontiac and Interprovincial Railway Company ".—M. McCool.

DEUXIEME LECTURE.

Bill (n° 28) concernant la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata.—M. Malouin.

Bill (n° 29) concernant l'institution civile de la Compagnie dite " The Canadian Credit Indemnity and Guarantee Company."—M. Guthrie.

Bill (n° 30) concernant la Compagnie du chemin de fer de la bifurcation de Guelph.—M. Guthrie.

Bill (n° 31) concernant l'institution civile de la Compagnie du chemin de fer de Guelph à Goderich.—M. Holmes.

Bill (n° 32) concernant l'institution civile de la Compagnie du chemin de fer de Walkerton à Lucknow.—M. Henderson.

Bill (n° 33) concernant la Compagnie de chemin de fer et de navigation de Vancouver, de Victoria et de l'Est.—M. Morrison.

Bill (n° 34) concernant la Compagnie dite " The Grand Trunk Pacific Railway Company ".—M. McCarthy.

INTERPELLATIONS.

INDIENS DE LA RESERVE DE DONCASTER.

M. LEONARD—par M. Sproule :

Le gouvernement a-t-il l'intention d'abolir la réserve des indiens de Sainte-Lucie ou Doncaster, et d'indemniser lesdits indiens ?

L'honorable CLIFFORD SIFTON (ministre de l'Intérieur) : Nulle réserve indienne ne peut être vendue, aliénée ou affermée tant qu'il n'en a pas été fait cession à la Couronne.

On a demandé aux indiens de Doncaster s'ils entendaient céder leur réserve, mais les propriétaires ont résolu de garder les terres pour leur usage personnel.

SQUATTERS DE LA RESERVE INDIENNE DU SAULT SAINT-LOUIS, ETC.

M. LEONARD—par M. Taylor :

1. Le gouvernement a-t-il disposé des deniers votés à la dernière session en faveur des " squatters " établis sur la réserve des Iroquois du Sault Saint-Louis et du lac des Deux-Montagnes,—réserve établie en vertu du chapitre 106, 14-15 Victoria ?
2. Dans l'affirmative, en faveur de qui ?
3. Qui a payé ces deniers ?

L'honorable CLIFFORD SIFTON : On n'a pas encore dépensé les deniers votés par le parlement pour indemniser les squatters de la réserve de Doncaster de leurs travaux d'amélioration, parce que le département attend le rapport d'un arpentage que l'on est à faire pour fixer les limites méridionales de la réserve.

MM. MACOUN.

M. DAVIS—par M. Calvert :

A l'emploi de quel département se trouve M. Macoun ? Quelles sont ses fonctions ? Quand a-t-il été nommé ? Quel est le chiffre de ses appointements ?

L'honorable CLIFFORD SIFTON : MM. Macoun, aîné et jeune, sont tous deux à l'emploi de la commission géologique.

John Macoun.—Fonction : naturaliste et botaniste. Nommé surnuméraire le 1er janvier 1882, obtint un emploi permanent le 1er juillet 1883. Chiffre actuel de ses appointements, $2,400.

James M. Macoun.—Fonctions : aide-naturaliste et botaniste. Nommé surnuméraire en mai 1882, obtint un emploi permanent le 1er juillet 1898. Chiffre actuel de ses appointements, $1,750.

ACTE CONCERNANT L'IMMIGRATION DANS LA COLOMBIE ANGLAISE.

M. RALPH SMITH :

1. Le gouvernement fédéral a-t-il mis opposition à l'acte intitulé : " An Act to regulate immigration in British Columbia ", chapitre 12 des Statuts de 1903 ?
2. Quelles raisons a-t-il alléguées pour motiver cette opposition ?

L'honorable CHAS. FITZPATRICK :

1. Oui.
2. Celles qui ont déterminé l'exercice du *veto* fédéral sur une loi identique dans une circonstance antérieure. On les trouvera dans la correspondance et les documents.

REGLEMENTS MINIERS DE LA COLOMBIE ANGLAISE.

M. RALPH SMITH :

1. L'autorité fédérale a-t-elle mis son *veto* à l'Acte (chapitre 17) intitulé : " An Act to amend the Coal Mines Regulations ", voté par la législature de la Colombie Anglaise en 1903 ?
2. Quelles raisons a-t-on alléguées pour motiver cette opposition ?
3. Cet acte visait-il particulièrement les Japonais ?

L'honorable CHAS. FITZPATRICK :

1. Oui.
2. Celles qui ont déterminé l'exercice du *veto* fédéral à l'égard du même acte dans une circonstance antérieure. On les trouvera dans la correspondance et les documents.
3. La réponse à cette question dépend de la manière d'interpréter l'exercice du *veto*.

ACTE CONCERNANT L'IMMIGRATION CHINOISE.

M. RALPH SMITH :

1. La loi fédérale de 1903 portant de cent à cinq cents dollars la taxe imposée sur chaque Chinois a-t-elle été rigoureusement mise en vigueur ?
2. Est-il venu des Chinois au Canada depuis la mise en vigueur de cette loi restrictive ?

Sir RICHARD CARTWRIGHT (ministre du Commerce) :

1. Oui.
2. Non

ACTES NON SANCTIONNES DE LA COLOMBIE ANGLAISE.

M. RALPH SMITH :

A combien d'Actes votés par la législature de la Colombie Anglaise au cours de la session de 1903 l'autorité fédérale a-t-elle mis opposition ?

L'honorable CHAS. FITZPATRICK : Trois.

INTERCOLONIAL—VOIE DE GARAGE A PICTOU.

M. BELL :

1. Quels travaux ont été faits depuis 1900 sur la voie de garage de la " Copper Crown Mining Company " à Pictou, N.-E. ?
2. Quel a été le coût de ces travaux jusqu'à ce jour ?
2. Quel revenu a-t-on retiré de cette voie de garage, chaque année, depuis 1900 ?

L'honorable M. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) :

1. Il n'a pas été fait de travaux sur cette voie de garage depuis 1900.
2. $20,234.51.

3. Les recettes provenant de cette voie de garage se répartissent comme suit :

Année.	
1901	$547 93
1902	274 86
1903	29 50

CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE—EMPLOI D'ETRANGERS COMME EXPLORATEURS.

M. CLARKE :

1. Le ministre du Travail a-t-il reçu quelque lettre de M. George L. Griffith, de Winnipeg, secrétaire pour la province du Manitoba de la " Dominion of Canada Institute of Amalgamated Engineering ", attirant son attention sur le nombre d'étrangers employés aux explorations du Grand-Tronc-Pacifique, et donnant les noms des étrangers employés à ces travaux à Winnipeg et Edmonton ?

2. Quand cette correspondance a-t-elle été reçue ?

3. Le gouvernement se propose-t-il de prendre des mesures à ce sujet et d'ordonner l'expulsion de ces étrangers ?

Sir WILLIAM MULOCK (directeur général des Postes) :

1. Oui.

2. J'en ai reçu une le 6 avril, et deux autres aujourd'hui.

3. Les dispositions de la loi sur la main-d'œuvre étrangère tel qu'amendé, autorisent n'importe quel particulier à se pourvoir en justice contre toute violation présumée du dit acte, et la violation une fois établie, le gouvernement se trouve en mesure de faire expulser les délinquants. La loi n'autorise pas le gouvernement à prendre l'initiative en cette matière.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD—EMBRANCHEMENT SUR LE CAP-WOLFE.

M. HACKETT :

1. Le gouvernement se propose-t-il de construire un embranchement de chemin de fer à partir de la station O'Leary, ou le voisinage, sur la ligne du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, jusqu'à la côte occidentale de l'île, à ou près le Cap Wolfe, conformément à la demande contenue dans une pétition présentée à cette fin ?

2. Le gouvernement a-t-il reçu quelque pétition de certains habitants du comté de Kent, N.-B., demandant la construction dudit embranchement ?

3. Le gouvernement sait-il que l'embranchement projeté mettrait la partie occidentale de l'Ile du Prince-Edouard en rapport avec les autres provinces du Canada, vu que la largeur du détroit de Northumberland n'est que de quinze milles en cet endroit ?

4. Le gouvernement fera-t-il voter un crédit au cours de la présente session pour construire ledit embranchement ?

L'honorable M. EMERSON :

1. La question est encore à l'étude.

2. Non.

3. Le gouvernement sait que la distance entre la tête de ligne projetée, dans l'Ile du Prince-Edouard, et la terre ferme, dans le comté de Kent, Nouveau-Brunswick, est d'environ 15 milles.

4. Il n'y a encore rien de décidé à ce sujet.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD—EMBRANCHEMENT DE MURRAY-HARBOUR.

M. LEFURGEY :

1. Le gouvernement se propose-t-il de prolonger le chemin de fer de Murray-Harbour au delà de son terminus actuel à la rivière Murray ?

2. Dans l'affirmative, où sera le terminus ?

3. Une exploration a-t-elle été faite sur la section comprise entre la rivière Murray et Guernsey-Point, et en a-t-il été rédigé un rapport ?

4. Qui a fait l'exploration ?

5. La construction de ce prolongement a-t-elle été donnée à l'entreprise ?

6. Dans l'affirmative, quel est l'entrepreneur ?

7. Quel est le prix par mille stipulé au contrat, et quelles en sont les conditions ?

8. Quel genre de travaux seront exécutés au terminus, et quel en sera le coût ?

L'honorable H. R. EMMERSON :

1. C'est son intention.

2. A Murray-Harbour.

3. Oui.

4. Elle a été faite sous la direction de M. McKenzie.

5. Il n'a pas été demandé de soumissions.

6. Réponse au n° 5.

7. Réponse au n° 5.

8. Une gare, une remise à locomotives, un quai et un entrepôt, ainsi que les voies nécessaires. On estime que ces travaux coûteront $75,000.

CHEMIN (DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD—COUT DE L'EMBRANCHEMENT SUR MURRAY-HARBOUR.

M. LEFURGEY :

1. Le ministère des Chemins de fer a-t-il reçu un rapport sur l'état d'avancement des travaux et le coût, jusqu'à ce jour, de l'embranchement du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard sur Murray-Harbour ?

2. Quels sont les noms des personnes à qui des paiements ont été faits de ce chef, et quelles sommes a-t-on versées à chacune d'elles ?

3. De quelle manière ces paiements ont-ils été faits ?

4. Combien de locomotives et quelle proportion du matériel roulant nécessaires à l'exploitation de la ligne principale du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard sont restées en panne sur cet embranchement au cours de l'hiver qui vient de finir ?

5. Quelle indemnité le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard a-t-il reçue de MM. Kitchen Frères pour l'usage du matériel roulant et les services des employés ?

6. Combien de stations seront construites le long de l'embranchement sur Murray-Harbour, quels noms leur donnera-t-on, à quelle distance seront-elles respectivement situées du pont de Hillsborough, et quelle distance les séparera les unes des autres ?

7. Les entrepreneurs, MM. Kitchen Frères, ont-ils présenté quelque réclamation au minis-

tère au sujet du retard qu'on a apporté à leur fournir les vieux rails dont ils avaient besoin pour construire la voie, et qu'on a transportés depuis l'Intercolonial jusque dans l'île ?

8. Quel prix fait-on payer ces rails par l'Ile du Prince-Edouard ?

9. Quelles sont les rampes et les courbes principales du nouvel embranchement, et quelle en est la moyenne ?

10. Quel est le prix de revient de chaque mille de l'embranchement ?

11. A-t-on demandé des soumissions pour l'exécution de ces travaux ? Dans la négative, pourquoi ?

L'honorable M. EMMERSON : Les renseignements demandés sont trop volumineux pour être donnés sous forme de réponse à une question. On peut les obtenir par motion pour émission d'un ordre de la Chambre.

SOCIETE DE CREDIT.

M. L. P. DEMERS :

1. Le gouvernement est-il informé que depuis le 13 mai 1903 plusieurs compagnies portant le nom de "Société de crédit" ont obtenu des lettres patentes à Ottawa ?

2. Le gouvernement est-il informé que ces compagnies promettent de payer aux déposants un intérêt de 250 à 700 pour 100, par année ?

3. Ces compagnies ont-elles donné quelque garantie au département des Finances ?

4. Le gouvernement a-t-il l'intention d'arrêter ces spéculations ?

Sir WILFRID LAURIER :

1. Le gouvernement sait cela.

2. Non.

3. Non.

4. Les chartes accordées sous la désignation mentionnée plus haut n'autorisent pas de spéculation de ce genre. Si ceux qui les ont obtenues s'en servent pour déguiser des opérations illégitimes, ils s'exposent à être cités devant les tribunaux.

COMMISSION DU TRAVAIL DANS LA COLOMBIE ANGLAISE.

M. RALPH SMITH :

1. La preuve faite devant la Commission du travail nommée à la dernière session pour s'enquérir de la cause des troubles ouvriers dans la Colombie Anglaise, a-t-elle été imprimée ?

2. Dans la négative, le gouvernement se propose-t-il de la faire imprimer ?

3. Si elle doit être imprimée, les membres de cette Chambre pourront-ils l'avoir au cours de la présente session ?

Sir WILLIAM MULOCK : On est à faire imprimer les témoignages rendus et on s'attend à pouvoir les faire distribuer pendant la session actuelle.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUAD—EMBRANCHEMENT.

M. LEFURGEY :

1. Le gouvernement a-t-il l'intention de construire quelques embranchements de chemin de fer dans l'Ile du Prince-Edouard ?

2. Des pétitions ou recommandations ont-elles été adressées au gouvernement en 1903 et 1904 pour la construction de quelques embranchements ? Et dans l'affirmative, entre quels points ?

3. Quelles explorations ont été faites dans les comtés de King et de Queen en 1903 et 1904, et entre quels points ? Quel était le but de ces explorations, et lesquelles, s'il en est, seront acceptées ?

4. (a) Un tracé de chemin de fer a-t-il été fait entre Cardigan et Montague, et de là vers la ligne principale de l'embranchement sur Murray-Harbour ? (c) Le surintendant du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard a-t-il fait au département quelque recommandation à cet

L'honorable M. EMMERSON : Je prie l'honorable député de vouloir bien laisser la question en suspens jusqu'à ce que j'aie obtenu les renseignements demandés.

NOMINATIONS DE MEMBRES DE LA CHAMBRE DES COMMUNES.

M. CASGRAIN :

1. Les personnes suivantes ont-elles été nommées à des emplois, aux salaires mentionnés, depuis juillet 1896, comme suit :—

Francis G. Forbes, sous-percepteur de douane, $120 ; Joseph Lavergne, juge de la cour Supérieure, Québec, $5,000 ; C. R. Devlin, agent d'immigration en Irlande, $2,000 ; Frs. Langelier, juge de la cour Supérieure, Québec, $5,000 ; M. C. Cameron, lieutenant-gouverneur, $7,000 ; J. F. Lister, juge de la cour d'Appel, Ontario, $5,000 ; P. A. Choquette, juge de la cour Supérieure, Québec, $4,000 ; C. J. Rinfret, inspecteur de district, revenu de l'intérieur, Québec, $2,500; C. A. Beausoleil, maître de poste, Montréal, $4,000 ; M. E. Bernier, membre de la Commission des chemins de fer, $8,000 ; A. G. Blair, président de la Commission des chemins de fer, $10,000 ; B. M. Britton, juge, haute cour de judicature, Ontario, $5,000 ; H. G. Carroll, juge de la cour Supérieure, Québec, $3,500 ; sir Louis Davies, juge de la cour Suprême du Canada, $7,000 ; O. Desmarais, juge de la cour Supérieure, Québec, $4,000 ; T. B. Flint, greffier de la Chambre des communes, $3,400 ; T. Fortin, juge de la cour Supérieure, Québec, $4,000 ; D. C. Fraser, juge de la cour Supérieure, Québec, $4,000 ; E. C. King, Sénat ; B. R. Fiset, Sénat ; John Yeo, Sénat ; A. M. Dechêne, Sénat ; W. C. Edwards, Sénat ; J. Godbout, Sénat ; J. H. Legris, Sénat.

2. Lesdites personnes, à l'époque de leur nomination, étaient-elles membres de la Chambre des communes du Canada ?

3. Si la liste ci-dessus est inexacte, sous quel rapport l'est-elle ?

Sir WILFRID LAURIER : On peut trouver dans les documents publics tous les renseignements demandés dans cette interpellation.

HONORAIRES A MM. McCARTHY, OSLER, HASKIN ET HARCOURT.

M. BENNETT :

Le monsieur Osler mentionné par le premier ministre (p. 679 des "Débats") comme ayant reçu du gouvernement un honoraire de $3,000, est-il membre de l'Association légale McCarthy, Osler, Haskin et Harcourt, avocats, Toronto?

L'honorable M. FITZPATRICK : Je réponds à cette question dans l'affirmative.

EMBRANCHEMENT DE MURRAY-HARBOUR.

M. LEFURGEY :

1. Quel est le coût total de la partie du chemin de fer de Belfast à Murray-Harbour, I.P.-E., entre Southport et la rivière Murray, et quel en était le coût estimatif ?

2. Quel est le coût total, et le coût par mille des premiers onze milles dudit chemin, de Southport en allant vers l'est ?

3. Un ingénieur compétent a-t-il fait l'estimation du coût de construction desdits onze milles, et quel en était le chiffre ?

4. Combien de milles de ce chemin sont complétés et livrés au département et combien de milles seront encore à faire ?

5. Quel ballast devait être employé sur ce chemin et sous quelle surveillance les travaux ont-ils été faits ?

6. Une partie du ballast ou du gravier a-t-elle été condamnée ?

7. Le gouvernement se propose-t-il d'ouvrir une enquête sur les plaintes faites au sujet de la qualité inférieure des clôtures, barrières et ponceaux ?

8. Quel montant a été payé pour les honoraires aux avocats pour avoir droit de passage, quels sont les noms de ces avocats et les sommes payées à chacun ?

9. Si le coût de construction des onze premiers milles a dépassé l'estimation du gouvernement, pourquoi des soumissions n'ont-elles pas été demandées pour le reste des travaux ?

L'honorable M. EMMERSON : Je crois que mon honorable ami devra demander un rapport, tant les renseignements à donner sont volumineux.

ACTE CONCERNANT L'EXCLUSION DES CHINOIS.

M. RALPH SMITH :

1. L'article suivant qui a été publié dans le "Free Press" de Nanaïmo est-il exact lorsqu'il dit que, par suite de lacunes dans la loi, des Chinois sont entrés en Canada sans payer la taxe de cinq cents piastres :

L'ACTE D'EXCLUSION PRESENTE DES LACUNES.

'Le rusé Chinois paraît avoir trouvé un moyen d'entrer en Canada sans payer la taxe de cinq cents piastres. Un parti nombreux a passé par Sydney, N.-E., sous la conduite d'un agent secret. Ce parti se rendait à Saint-Jean, Terre-Neuve. Après un court séjour en cet endroit, ces gens peuvent aisément devenir citoyens anglais et entrer librement en Canada. Un grand nombre de Chinois doivent arriver par voie de Vancouver pendant l'été.

1. Si les Chinois passent, en transit, par le Canada, les personnes qui en ont la charge ne doivent-ils pas payer la taxe ?

3. En devenant sujets anglais en dehors du Canada, les Chinois peuvent-ils entrer librement dans le pays, à ce titre, comme l'affirme le "Free Press" ?

4. Le gouvernement a-t-il été informé qu'un certain nombre de Chonois ont fait des arrangements pour venir en Canada l'été prochain par voie de Vancouver ?

M. BENNETT.

Sir RICHARD CARTWRIGHT :

1. Non.
2. Non.
3. Oui.
4. Non.
5. Non.

VENTILATION MECANIQUE SUR LES STEAMERS.

M. E. B. SMITH :

En réponse à une question posée le 6 avril courant, le ministre de l'Agriculture a dit que le système de ventilation mécanique en usage sur les steamers "Pretorian," "Kensington," "Southwark," "Canada," "Ontario" et "Montcalm,"était le système à air frais,—

(a) Les compartiments mentionnés sont-ils les seuls qui servent au transport des articles périssables sur ces steamers ?

(b) Dans la négative, comment les autres compartiments servant au transport d'articles de même nature, sont-ils ventilés ?

L'honorable M. FISHER :

2. Non.

3. Le steamer "Ontarian" a transporté des pommes dans sa cale n° 4 et dans son entrepont n° 5, qui étaient ventilés : Cale n° 4, quatre ventilateurs de 12 pouces et deux conduites en bois de 22 pouces, construites à travers les écoutilles jusque sur le pont. Cette ventilation supplémentaire était spécialement destinée à la conservation des pommes. Entrepont n° 5 : 2 éventails—siroco.

Le steamer "Kensington" a transporté des pommes dans ses entreponts dont chacun étaient pourvus de deux ventilateurs de 30 pouces.

Le steamer "Pretorian" a aussi transporté des pommes dans ses cales nos 1, 4, 5 et 6 et dans son entrepont n° 2 qui étaient ainsi ventilés :

Entrepont n° 2, deux ventilateurs de 18 pouces; cale n° 1, deux ventilateurs de 18 pouces; cale n° 4, deux ventilateurs de 15 pouces; cale n° 5, deux ventilateurs de 15 pouces; cale n° 6, deux ventilateurs de 15 pouces.

Le steamer "Canada" a transporté des pommes dans ses entreponts nos 1, 2 et 3, dont chacun était pourvu d'un ventilateur de 18 pouces. Il en a aussi transporté dans ses cales nos 1, 2, 3 et 5, dont pas une ne paraissait être ventilée.

Le steamer "Southwark" a transporté des pommes dans ses entreponts nos 1, 2 et 6, et dans sa cale n° 1, ventilés ainsi :

Entrepont n° 1, 2 ventilateurs de 12 pouces; entrepont n° 2, 1 ventilateur de 24 pouces; entrepont n° 6, 2 ventilateurs de 20 pouces; cale no 1, 2 ventilateurs de 29 pouces.

Le steamer "Montcalm" a transporté des pommes dans ses entreponts numéros 1 et 2, dont chacun était pourvu de 4 ventilateurs.

IMMIGRANTS RENVOYES.

M. WILSON :

1. Combien d'immigrants ont été expulsés du Canada du 30 juin 1902 au 15 mars 1904 ?

2. Pour quels motifs l'ont-ils été ?
3. Combien de personnes atteintes de maladies ont été expulsées, et quelles étaient ces maladies ?
4. Combien d'immigrants ont été expulsés pour cause de pauvreté actuelle ou à venir ?
5. De quels pays ces immigrants pauvres ou atteints de maladies venaient-ils ?

L'honorable M. SIFTON :

1. 405.

2. Parce qu'ils étaient atteints de maladies dégoutantes, dangereuses ou contagieuses, insuffisamment doués au point de vue physique ou moral, ou peu recommandables comme immigrants pour d'autres raisons.

3. 399. Aliénation mentale, consomption, maladie de cœur, septicémie, épilepsie, affections pulmonaires, affections cardiaques, dyssenterie chronique, convulsions et vertige, sarconie, débilité générale, varicocèle, affaiblissement de la vue, insomnie, sénélité, cataracte, pleurésie, paralysie, syphilis, hernie, rhumatisme, idiotisme, hémorrhoïdes, sciatique, trachome et favus.

4. 6.

5. Grande-Bretagne, Suède, Islande, Italie, Norvège, Autriche, Danemark, Roumanie, Russie, Arménie et Finlande.

CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La Chambre reprend la discussion de la motion de sir Wilfrid Laurier :

Que M. l'Orateur quitte maintenant le fauteuil pour que la Chambre se forme en comité général sur certaine résolution concernant a ratification du contrat entre Sa Majesté le Roi et la Compagnie dite "The Grand Trunk Pacific Railway Company" en date du 8 mars 1904, etc., etc.;—et de l'amendement de M. Borden (Halifax).

M. CAMPBELL : M. l'Orateur, j'ai suivi avec attention et beaucoup d'intérêt le débat qui se poursuit depuis quelques jours. Une bonne partie de ce que l'on a dit de part et d'autre équivant à une répétition des discours de l'an dernier ; cependant l'importance de cette question et l'effet qu'elle doit avoir sur l'avenir du Canada me portent à croire que la discussion aura eu son utilité et que le temps qu'on y aura consacré ne sera pas du temps perdu. En vérité, il faut délibérer ces grandes questions avec beaucoup de soin, en étudier tous les aspects dans l'intention d'y ajouter ce qui peut manquer ou de remédier aux points défectueux, s'il en est. Plus on étudiera de près le contrat actuellement soumis à la Chambre, plus on jugera plausible l'attitude du gouvernement à ce sujet et plus on sera convaincu que cette convention est conforme à l'intérêt public.

Vendredi dernier, le député de Grey-est prononçait un discours éloquent et instructif sur cette question, emboîtant le pas à l'opposition et exposant ses objections au projet. L'honorable député a bien peu de confiance à ce contrat et trouve que le gouvernement a bien mal fait d'y consentir. Mais l'honorable député n'est pas un témoin bien impartial.

Je ne connais pas de mesure du gouvernement qu'il n'ait combattue depuis sept ans que les libéraux sont au pouvoir. Il me paraît trop céder à l'esprit de parti, et, pour cette raison, sa critique au sujet de ce contrat n'a pas été aussi juste qu'elle aurait pu l'être. Il trouve que le gouvernement a fait preuve d'une grande imprudence, il l'accuse d'avoir grevé d'une hypothèque de $125 chacune des fermes d'Ontario et d'avoir augmenté la dette publique de beaucoup. Cependant, dans le même discours, il vante le projet énoncé par son chef l'an dernier et cette année, bien que l'exécution en eût coûté deux fois plus cher. Puis, comme il ne s'est pas encore fait d'explorations, ni d'études sur place, il prétend que nous nous hâtons trop d'imposer cette mesure à l'attention de la Chambre, et en même temps, il blâme le gouvernement d'accorder trois années de plus pour le parachèvement de la division ouest du chemin de fer dont il s'agit. Il prétend de plus que le contrat n'a pas été rédigé de façon à protéger les droits du peuple canadien. D'après lui, le contrôle des tarifs concernant le transport des marchandises ne l'oblige pas à tenir des steamers à chaque extrémité de la ligne et la garantie que le gouvernement a prise ne comprend pas le matériel roulant à être placé sur le chemin. Sur ces différents points, je suis loin d'être de l'avis de l'honorable député ; je crois que le gouvernement a fait garantir l'exécution de toutes ces conditions-là et les députés qui ont adressé la parole avant moi ont donné, à ce sujet, des explications si claires et si complètes, qu'il m'est inutile d'y rien ajouter. La première question que je crois devoir poser, c'est celle-ci : Avons-nous besoin d'un autre chemin de fer transcontinental ? Je ne crois pas que, sur ce point, il y ait grande divergence d'opinion. En présentant un projet pour la construction d'un autre chemin de fer transcontinental, comme il l'a fait à la dernière session, l'honorable chef de l'opposition lui-même a démontré la nécessité d'un tel chemin. Nos principales chambres de commerce et les principaux hommes d'Etat se sont prononcés dans le même sens. L'état actuel des affaires dans le Nord-Ouest, l'encombrement du trafic depuis deux ou trois ans, la grande affluence d'immigrants—il en est arrivé l'année dernière 120,000, qui ont pris 30,000 homesteads, et sur 350,000,000 d'acres de terre coupées dans cette vate région, il n'y en a encore que 3,250,000 en culture—nous portent naturellement à conclure qu'il nous faudra encore d'autres chemins de fer à mesure que le pays se développera. Il nous incombe donc absolument de répondre aux exigences actuelles et je félicite le gouvernement d'avoir présenté, à cette fin, le projet en question. Le Nord-Ouest canadien est

une grande région, riche au point de vue agricole, vers laquelle les immigrants se dirigent par milliers et où le nombre d'acres de terre en culture augmente prodigieusement. On ne cultive encore qu'une fraction de ce vaste territoire, et cependant, l'année dernière, il s'y est récolté 100,000,000 de boisseaux de grain. De fait, il est difficile de pécher par exagération en parlant de l'immense commerce dont cette vaste région du Nord-Ouest peut devenir la source dans peu de jours. Nos voisins des Etats-Unis se donnent bien garde de rester inactifs. Il n'est rien qu'ils ne mettent en œuvre pour avoir accès à cette terre promise, afin d'en exploiter toutes les ressources, et la question pour nous est de savoir si nous allons les laisser faire ou réclamer notre part du gâteau. Si nous permettons aux Américains de faire pénétrer là-bas leurs chemins de fer, afin de créer de nouveaux courants de commerce se dirigeant vers le sud, c'est-à-dire vers des ports américains, ce sera presque impossible de jamais faire refluer ce commerce vers nos propres ports. Nous devons donc nous mettre résolument à l'œuvre pour construire au plus tôt ce nouveau transcontinental, et selon moi, le projet du gouvernement est précisément ce qui, dans les circonstances, nous convient le mieux.

Une autre raison qui doit nous engager à nous mettre à l'œuvre au plus tôt, c'est qu'on exige maintenant partout des taux moins élevés de transport. Tous nos manufacturiers s'élèvent à grand scris contre les taux exhorbitants qu'on leur fait payer. J'ai ici devant moi une liste de quelque quarante articles, que les provinces de l'est expédient au Nord-Ouest, et je vois que pour chaque consignation partant de Toronto ou de Montréal à destination de Victoria ou de Vancouver, les taux sont de 15 à 20 cents plus élevés par 1000 livres que ce qu'on a à payer de Boston ou de New-York pour les mêmes marchandises à destination de ces mêmes ports. Bien plus, quand ces marchandises sont expédiées de Boston ou de New-York à Seattle ou Tacoma, les compagnies de chemins de fer demandent 25 cents de moins par 100 livres que ce qu'exige le Pacifique Canadien pour le transport de ces mêmes marchandises jusqu'à Vancouver ou Victoria. Et nous ne pouvons pas, M. l'Orateur, espérer voir jamais disparaître cette anomalie tant que le Pacifique Canadien aura le monopole de ces transports, car la charte accordée à cette compagnie lui donne le droit absolu de régler ses tarifs comme elle l'entend. La construction du Grand-Tronc-Pacifique obviera à cet état de choses, et nos marchands seront alors en mesure de pouvoir expédier leurs marchandises dans l'Ouest à aussi bon marché que les Américains.

M. TARTE : Mon honorable ami serait-il assez bon de nous indiquer les articles dont il parle, les endroits où se font les départs ?

M. CAMPBELL : Eh bien, pour les instruments agricoles, le tarif, de Montréal ou Toronto jusqu'à Vancouver ou Victoria, est actuellement de $1.38 par 100 livres. De Boston ou de New-York, on ne paie que $1.30, et c'est aussi là le tarif à partir de Buffalo, Pittsburg ou Chicago. Pour les pianos et les orgues, on paie actuellement $2.43 par 100 livres, de Montréal ou Toronto à Vancouver ou Victoria, tandis que ces mêmes articles ne sont taxés que $2.25 quand ils partent de New-York ou de Boston. Les tarifs sont encore moins élevés, quand ces articles se rendent à Seattle ou Tacoma, car alors on ne paie que $2.20 par 100 livres, en regard des $2.43 exigés par le Pacifique Canadien. Pour les bottees et chaussures en caoutchouc, les balances, les machines à coudre, les poêles, les calorifères, les voitures, les moulins à vent, les articles en bois, etc., le tarif est de 15 à 20 cents plus élevé par 100 livres, de Montréal ou Toronto à Vancouver ou Victoria, que quand l'expédition en est faite de Boston ou New-York sur chemins de fer américains. C'est une vraie honte qu'un chemin de fer construit avec notre propre argent puisse ainsi impunément exploiter le public. Une différence de 20 cents par 100 livres donne $80 par 40,000 livres, équivalant au chargement d'un wagon, ce qui représente une bonne part des droits de douane que les Américains doivent payer sur leurs marchandises. Cet état de choses ne disparaîtra que quand nous aurons notre propre chemin de fer transcontinental. Nos manufacturiers pourront alors lutter à armes égales avec les Américains, et cela seul devrait suffire pour que nous nous mettions immédiatement à l'œuvre.

Je viens de démontrer la nécessité de cette nouvelle ligne. Je vais dire maintenant quelques mots au sujet de la route qui a été choisie.

M. TARTE : Avant que l'honorable gentleman aille plus loin, je le prierais de nous dire quels sont les chemins de fer des Etats-Unis qui ont ces tarifs de transport moins élevés.

M. CAMPBELL : Ce sont ceux qui vont jusqu'à la côte du Pacifique, et qui ont des raccordements par mer avec Vancouver et Victoria.

M. TARTE : Comment se nomment ces chemins de fer ?

M. CAMPBELL : Il n'y en a que deux ou trois.

M. TARTE : Nous en sommes à discuter un sujet très important, et les renseignements qu'on m'a donnés ne concordent pas avec ceux de mon honorable ami. Je le prierais donc de nous donner les noms de ces chemins de fer, et de nous indiquer aussi les points de départ et les points de destination.

M. CAMPBELL : Le Northern-Pacific est un de ces chemins de fer. Les deux autres sont le Union-Pacific et le Southern-Pacific. Ces chemins de fer transportent le fret jus-

qu'au littoral, puis de là par mer jusqu'à Victoria et Vancouver. Je suis même porté à croire que les tarifs du Pacifique Canadien sont moins élevés quand les marchandises qui lui sont confiées partent de Boston ou de New-York que quand elles partent de Montréal ou de Toronto. Un fabricant de pianos m'a aussi assuré qu'il lui en coûtait meilleur marché—par exemple, pour les envois à destination de Calgary—d'envoyer ses pianos jusqu'à la côte du Pacifique, puis de les faire revenir jusqu'à Calgary en passant par les montagnes Rocheuses, soit un parcours supplémentaire de 500 milles.

M. BARKER : L'honorable député me permettra-t-il de lui demander quels sont les points de départ et de destination auxquels s'appliquent les tarifs dont il a parlé ?

M. CAMPBELL : Ces tarifs s'appliquent aux envois partant de Montréal ou de Toronto.

M. BARKER : Je parle des prix les moins élevés.

M. CAMBELL : Il s'agit de Boston et de New-York.

M. BARKER : Oui, d'un océan à l'autre, ce qui doit nécessairement avoir une influence sur la fixation des tarifs.

M. CAMPBELL : Je ferai remarquer que les prix à partir de Buffalo, Pittsburg et Chicago, qui ne sont pourtant point des ports de mer, sont les mêmes que ceux de Boston et de New-York. Selon moi, on a choisi la meilleure route qu'on pouvait trouver, car c'est le plus courte de Winnipeg à Québec. Elle est entièrement en territoire canadien, et elle traverse le nord des provinces d'Ontario et de Québec, ce qui aura pour effet de développer énormément les ressources minérales, agricoles et forestières de ces régions. Il y a quelques mois, le gouvernement d'Ontario a mis en vente des concessions forestières dont une seule a rapporté le joli denier de $32,500 du mille de superficie. Et encore ne s'agissait-il là que du droit de couper le bois. Pourquoi ce privilège nous a-t-il rapporté tant d'argent ? C'est parce que le gouvernement d'Ontario est présentement à construire, dans cette région, le chemin de fer du Témiscamingue, et c'est aussi parce qu'on parle d'y faire passer le Grand-Tronc-Pacifique. Sans cela, il ne se serait pas trouvé un acheteur qui aurait consenti à verser tant d'argent. Je crois donc pouvoir prédire que l'augmentation de valeur des ressources minérales, agricoles et forestières de la partie du pays qui traversera ce nouveau chemin de fer va nous compenser au centuple des frais déboursés pour cette construction.

M. SAMUEL HUGHES : Puis-je poser une question à l'honorable gentleman ? Devons-nous conclure de ses remarques que la concession dont il parle se trouvait dans le voisinage du tracé choisi pour le Grand-Tronc-Pacifique ? Etait-ce dans un rayon de 100 milles ? Je crois pouvoir dire qu'elle en était éloignée de plus de 150 milles.

M. CAMPBELL : Je crois plutôt savoir que cette concession se trouvait à moins de 100 milles du chemin de fer Témiscamingue et du tracé du Grand-Tronc-Pacifique. Personne ne songera à aller établir des chantiers dans cette partie du pays, à moins d'être sûr d'en pouvoir sortir le bois. Aussi, dès qu'il est question de construire un chemin de fer, c'est à qui mettra la main au plus vite sur les concessions forestières les plus précieuses. Le prix le plus élevé jusqu'ici payé dans Ontario avant celui dont je viens de parler, n'a été que de $17,500 par mille. Il est évident que le gouvernement ne pouvait faire preuve de plus de sagesse qu'en choisissant ce tracé qui va ouvrir à la colonisation et développer un pays dont les ressources agricoles et forestières, et surtout les ressources minérales, sont pour ainsi dire illémitées. Je le répète, ce n'est pas trop s'avancer que de prédire que nous allons avant longtemps être remboursés au centuple des dépenses que nous allons faire.

Une fois la route choisie, il s'agirait de savoir dans quelles conditions le chemin serait construit. Le gouvernement allait-il suivre l'exemple de l'ancien gouvernement tory, c'est-à-dire construire le chemin et le passer à une compagnie ? Loin de là, M. l'Orateur, le gouvernement décida que ce nouveau chemin, entre Winnipeg et Moncton, serait construit, possédé et exploité par l'Etat. Mais, d'un autre côté, on décida fort sagement que cette construction se ferait conjointement avec la Compagnie du Grand Tronc. L'entreprise de la construction du chemin reste sujette à l'approbation du Grand Tronc, ce qui est une garantie que les travaux seront exécutés au plus bas prix possible et qu'il n'y a à craindre aucune majoration. Le Grand Tronc, ayant à payer l'intérêt sur le coût du chemin, prendra naturellement toutes ses mesures pour que les entreprises des travaux ne soient accordées qu'à bon escient, c'est-à-dire avec la certitude de retirer pleine valeur pour l'argent déboursé. Je suis donc, plus que jamais, en faveur de la construction de ce nouveau chemin de fer, qui va nous ouvrir les portes de notre grand Nord-Ouest.

Une fois le chemin construit, qu'est-ce que le gouvernement pourra bien en faire ? Devra-t-il l'exploiter lui-même ou l'affermer au Grand Tronc ? Je crois que le gouvernement a agi on ne peut plus sagement en chargeant le Grand Tronc d'exploiter ce chemin pendant un certain nombre d'années. Le Grand Tronc possède 3,000 à 4,000 milles de chemin de fer, rayonnant par tout la province d'Ontario et traversant aussi une bonne partie de la province de Québec. Si l'on joint à cet immense réseau tous les raccordements avec les autres chemins de fer, on ne peut

faire autrement que convenir qu'aucune compagnie ne pouvait, mieux que le Grand Tronc, être chargée de cette exploitation. Ce chemin sera donc affermé au Grand Tronc, contre le paiement de 3 pour 100 d'intérêt. On fera entrer en ligne de compte tout ce que ce chemin aura coûté, jusqu'au dernier dollar, et la compagnie paiera là-dessus 3 pour 100 d'intérêt. Le gouvernement n'a rien négligé pour voir à sauvegarder de toutes manières les intérêts du public. Bien que le chemin soit affermé au Grand Tronc pour 50 ans, on s'est réservé le droit de circulation pour nos trains de l'Intercolonial ou ceux de tout autre chemin de fer de l'Etat qui pourrait être construit. Le gouvernement s'est aussi réservé pour toujours la haute direction des tarifs, non seulement pour les marchandises mais pour les voyageurs. Enfin, on a pris les mesures nécessaires pour que le trafic né sur ce chemin soit dirigé vers des ports canadiens, et la compagnie devra fournir toutes les facilités terminales qu'on jugera à propos d'établir tant sur le littoral de l'Atlantique que celui du Pacifique. Par conséquent, le Grand Tronc se trouvera mal fondé à prétendre qu'il n'y a pas les navires voulus, et qu'il lui est nécessaire de diriger le fret vers des ports américains.

A l'expiration de cette période de cinquante ans, quand toutes les conditions du contrat auront été observées, qu'aurons-nous ? Non pas un chemin de fer traversant une région sauvage et inconnue, mais une voie ferrée d'une longueur de 1,825 milles s'étendant de Moncton à Winnipeg, passant à travers une contrée entièrement colonisée, où s'élèveront des cités, des villes et des villages prospères, une ligne qui avec toutes ces ramifications, tous ses embranchements, se raccordera à la voie principale, un chemin de fer enfin que le Grand Tronc ou toute autre compagnie serait heureux d'acquérir à un prix deux ou trois fois plus élevé que le coût total de sa construction et de son outillage. Cette ligne constituera l'une des propriétés les plus riches que le gouvernement du Canada puisse jamais posséder.

Je vais maintenant parler brièvement du coût de ce chemin d'après l'estimation qu'on en a faite. Mon honorable ami de Grey-est (M. Sproule) et d'autres députés qui ont discuté cette question, ont calculé que cette entreprise nous coûterait de $125,000,000 à $150,000,000, ce qui est une estimation tout à fait outrée. L'honorable député de Toronto-Ouest (M. Osler) a, l'an dernier, porté ce chiffre à $500,000,000 ou $600,000,00, si je ne me trompe. Toutefois, je constate que cette année, après avoir sans doute reconnu l'absurdité de cette estimation, il s'en tient à un montant plus modéré.

Mais quel sera le coût de chemin de fer ? La longueur de ce dernier, de Moncton à Winnipeg, sera de 1,825 milles, et j'estime qu'il faudra dépenser $30,000 par mille, cela pour la construction seulement, car nous ne devons pas acheter le matériel roulant de cette ligne. Il est donc juste, je crois, de dire que cette voie ferrée nous coûtera environ $54,750,000. Si nous considérons que la construction de ce chemin de fer durera six ans, et si nous comptons l'intérêt à 3 pour 100, nous devrions ajouter $4,927,500 au chiffre que je viens de citer ; ce qui portera le coût de cette entreprise à $60,000,000 en chiffres ronds. Ce montant nous permettra de posséder cette voie ferrée qui demeurera toujours propriété de l'Etat. Nous aurons donc une ligne complète qui nous aidera à coloniser et à développer une vaste étendue de territoire ; ce chemin constituera l'un des plus beaux domaines du pays. Nous l'avons loué au Grand Tronc pour sept ans. Remarquons que cette route traverse entièrement une région nouvelle, où l'on trouve à peine un colon par ci par là, de Québec à Winnipeg. Il est donc naturel de penser que ce chemin de fer, d'ici à quelques années, ne rapportera pas de gros bénéfiecs. Aussi le gouvernement a-t-il consenti à accorder une subvention au Grand Tronc au cours des sept années qui suivront la construction de cette voie, c'est-à-dire qu'il paiera, pendant ces sept années, l'intérêt du coût de construction, soit $12,500,000 environ. Mais, encore une fois, l'Etat se trouvera en possession de 1,825 milles de chemin de fer parfaitement construits et traversant une région assez vaste, si nous en croyons les relations et les rapports qui nous sont faits, pour permettre à des millions de colons de s'y établir, une contrée très fertile et possédant de riches minéraux, une zone agricole et industrielle où l'on verra surgir des cités, des villes et des villages qui augmenteront grandement la richesse et les ressources du Canada. Je dis donc que le coût de ce chemin de fer ne nous imposera pas un fardeau assez pesant pour nous faire trembler de crainte. En effet, ainsi que je l'ai dit, cette dépense se trouvera compensée dix ou douze fois par les avantages qu'en retireront les populations échelonnées le long de cette route.

Quant à la section des prairies, qui aura une longueur de 1,000 milles, nous garantissons les trois-quarts du coût de construction, soit une somme n'excédant pas $13,000 par mille. Si ce travail coûte moins de $17,000 par mille, la somme que nous aurons à payer diminuera en proportion. Mais nous ne faisons qu'endosser les obligations du Grand Tronc, car jamais le peuple ne paiera un dollar, un cent de ce montant. Tout le monde reconnaît que cette partie du chemin de fer projeté rapportera des bénéfices raisonnables ; nous ne courons donc aucun risque en garantissant ces obligations. Relativement à la section de l'Ouest ou des montagnes qui aura une longueur de 450 milles, nous garantissons encore les trois quarts du coût quel qu'il soit. Il peut être de $40,000 par mille, ou bien ces travaux peuvent coûter plus cher. Je crois, pourtant, que la som-

me de $40,000 représente une estimation assez juste de ce coût. Sans doute, il y a, dans cette section, un grand nombre de milles dont la construction coûtera de $50,000 à $60,000 le mille. Mais si l'on veut prendre une moyenne raisonnable, on reconnaîtra que le coût de ces travaux s'élèvera à $40,000 par mille. Dans cette estimation, je ne tiens pas compte du matériel roulant. Parlant de ce fait, nous nous trouverons donc à garantir $30,000 pour la construction de chaque mille de ce chemin, soit en tout $13,000,000. Nous garantissons les obligations de la compagnie jusqu'à concurrence de ce montant, mais nous n'aurons jamais rien à débourser. Il nous faudra simplement payer, sept années durant, l'intérêt de cette somme, soit environ $2,835,000. Il ne s'agit donc plus d'un fardeau pesant, d'une hypothèque énorme dont nous grevons les terres de ce pays, d'une meule que nous attachons au cou de notre population pour la jeter dans un abîme de perdition et de toutes sortes de maux, de ce spectre menaçant décrit par l'honorable député de Grey-est, tout se résume simplement à garantir des obligations au montant de $14,000,000 ou de $15,000,000 au plus.

Quant à la section de l'Est, nous allons la construire nous-mêmes ; elle sera notre propriété et nous l'aurons sous notre haute main. Nous recevrons un loyer qui suffira à payer l'intérêt du coût de construction, et, à l'expiration du premier bail, nous pourrons louer de nouveau cette voie ferrée deux ou trois fois plus cher que nous ne saurions le faire maintenant. Nous avons en outre, à mon point de vue, une première hypothèque non seulement sur ce chemin de fer, mais encore sur le matériel roulant qui représentera une valeur d'environ $20,000,000. La clause du premier contrat se rapportant à cette question, se lit comme suit :

Pour les fins déterminées ci-après dans le présent article, la Compagnie pourra et devra créer des hypothèques à des fidéicommissaires ainsi qu'il suit :—

(a) Une hypothèque qui constituera une première charge sur le chemin de fer, l'entreprise, l'équipement et les biens, les recettes, droits et privilèges de la Compagnie, y compris tout l'équipement et les biens que la Compagnie pourra ci-après acquérir.

Il me semble que cette stipulation démontre jusqu'à l'évidence que notre hypothèque ne grèvera pas seulement le chemin de fer lui-même, mais encore le matériel roulant. En retour de cette garantie que nous donnons, nous avons le meilleur nantissement possible. Je n'hésite pas à dire qu'en tant que cette garantie s'applique à la section des prairies et à celle des montagnes, le Dominion ne se trouvera jamais dans l'obligation de payer un seul denier. Je suis surpris, M. l'Orateur, de constater l'opposition que les membres de la gauche font à cette mesure. L'an dernier, le gouvernement a garanti les obligations du chemin de fer Canadien du Nord pour la construction de 600 milles de cette voie, section des prairies ; cette garantie était de $13,000 par mille, et personne n'a élevé la voie pour protester, pour soulever la moindre objection. Mais, lorsqu'il s'agit d'accorder une aide semblable à la Compagnie du Grand Tronc, nous voyons nos adversaires marchander, hésiter, se démener en tous sens pour condamner l'attitude prise par le gouvernement.

M. SAM HUGHES : Quelle est la longueur de cette section des prairies mentionnée par l'honorable député ?

M. CAMPBELL : Elle est d'environ 1,000 milles de Winnipeg aux montagnes Rocheuses. En retour des concessions que nous faisons au Grand Tronc, qu'obtenons-nous ? Nous acquérons un chemin de fer traversant le territoire canadien d'un océan à l'autre, une voie complètement construite de Winnipeg à l'océan, d'un côté, et, de l'autre, de Winnipeg à Moncton ; ce chemin de fer ne passera qu'en territoire canadien. Nous obtenons la main haute sur les tarifs de transport des marchandises par cette ligne. Le Grand Tronc ne jouit d'aucune exemption quant à cette propriété, et nous ne lui accordons pas de subventions en terres. Cette compagnie doit, par ce contrat, acheter des industriels canadiens tout le matériel nécessaire à la construction de ce chemin ; ce sera des Canadiens qui exécuteront ces ouvrages et le matériel devra être expédié par les voies ferrées du Canada. Eh ! M. l'Orateur, qu'ont donc fait nos amis de la gauche ? Quand ils ont conclu une convention avec la Compagnie du Canadien du Pacifique, ils n'ont pas stipulé que cette dernière devrait acheter au Canada tout ce dont elle aurait besoin pour la construction de ce chemin de fer ; au contraire, ils ont encouragé cette compagnie à acheter des Américains, en lui permettant l'entrée en franchise de tout ce qu'il lui fallait pour exécuter cet ouvrage. Nous n'accordons pas ce privilège au Grand Tronc. S'il achète des Américains ou des industriels des autres pays, il devra payer tous les droits de douane ; il consent seulement à donner la préférence aux manufacturiers canadiens.

Je puis donc dire que cette transaction est très avantageuse pour le peuple du Dominion ; elle se recommande aux suffrages des citoyens de ce pays. Les termes de comparaison ne manquent point. Je veux d'abord, pendant quelques instants seulement, comparer cet arrangement au projet soumis, l'an dernier, par l'honorable leader de l'opposition (M. R. L. Borden). Ce projet ne tient pas debout. Mon honorable ami voulait prolonger l'Intercolonial de Moncton jusqu'à l'embranchement du Coteau, puis acheter le Canada-Atlantique, prolonger ce dernier jusqu'à Sudbury; ensuite il aurait acquis cette partie du chemin de fer Canadien du Pacifique qui s'étend de Sudbury à Port-Arthur, et obtenu la haute main sur le chemin de fer Canadien du Pacifique et le chemin

de fer Canadien du Nord, de Port-Arthur à Winnipeg. C'était là le projet du chef de la gauche, projet dont la réalisation nous aurait coûté au plus bas chiffre le double de ce que nous aurons à payer pour l'exécution de l'entreprise que nous sommes à discuter maintenant. Le projet de l'honorable leader de l'opposition aurait prolongé cette ligne de trois cents à quatre cents milles, mais il n'aurait pas augmenté les moyens de transport pour les produits de notre vaste Nord-Ouest. Le Canada-Atlantique peut exploiter sa ligne et s'en servir pour transporter les produits de l'ouest, tout aussi bien que si chemin de fer appartenait au gouvernement; quant au chemin de fer Canadien du Pacifique, il exploite et administre sa ligne de Sudbury à Port-Arthur tout aussi bien que le gouvernement pourrait le faire. Donc, si nous avions simplement acheté ces voies ferrées, et mis à exécution le projet de mon honorable ami (M. R. L. Borden)—projet dont, à mon avis, il a plutôt honte, aujourd'hui—nous aurions eu une ligne de 300 à 400 milles plus longue que celle que le gouvernement se propose de construire, une voie ferrée qui n'aurait pas ouvert à la colonisation de nouvelles régions et qui, ainsi que je l'ai dit, n'aurait pas augmenté nos moyens de transport des produits de l'Ouest. Cette comparaison ne peut laisser de doute quant au projet qu'il faut adopter.

Mon honorable ami de Grey-est (M. Sproule), dans son discours de vendredi dernier, s'est opposé à ce chemin de fer, parce que ce dernier ne passe pas par les grandes citées de l'Ontario qu'il n'atteint que par des embranchements. Je me fais une idée du chemin de fer que l'honorable député désirait qu'on construisît : pour avoir une voie ferrée qui passerait dans toutes les villes de cette province, il lui faudrait d'abord faire partir cette ligne de Port-Arthur, lui faire longer les rives de la baie Georgienne jusqu'à London, et la ramener de là à Paris, Brantford, Hamilton, Toronto, Belleville, etc., jusqu'à Montréal.

M. COWAN : Que faites-vous de Windsor ?

M. CAMPBELL : On pourrait la faire passer par cette ville; cette voie se trouverait allongée de plusieurs centaines de milles. Et quel chemin de fer ! Cette route ne serait d'aucune utilité pour le transport du grain de l'Ouest jusqu'à un port de mer, à cause de sa longueur et du coût énorme du transport. Voilà pourquoi je dis que le projet présenté par l'honorable chef de l'opposition, bien que n'étant pas aussi absurde que celui soumis par l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) ne devra et ne pourra recevoir l'appui des citoyens intelligents du Canada. Un chemin de fer de ce genre dévierait de la ligne droite; sa longueur serait de 400 milles plus considérable; il coûterait beaucoup plus cher, n'ouvrirait à la colonisation aucune zone nouvelle, et, sous ce rapport, ne serait d'aucun avantage aux industriels et aux marchands pour la vente de leurs produits aux habitants qui s'établiront dans ces contrées nouvelles.

Ce serait un chemin de fer construit avec l'argent du peuple du Canada, pour le plus plus grand bénéfice de ces grandes compagnies. Il n'offrirait aucun débouché nouveau et l'on ne pourrait s'en servir comme route transcontinentale. Mais, malheur encore pire que tout le reste, ce chemin transporterait notre grain à Portland. Nous ne pourrions empêcher cela ; mais, d'après le projet soumis par le gouvernement, chaque boisseau de grain expédié par la nouvelle ligne, durant l'été, sera transporté à Québec, et cette cité verra renaître son ancienne importance. Cette vieille ville du Dominion redeviendra le grand port d'expédition du pays. Dix-huit années durant, le gouvernement conservateur a suivi l'exemple du roi Soliveau de la fable : il n'a rien fait pour faciliter les moyens de transport dans notre pays. D'autre part, voyons ce que les Américains ont accompli dans ce sens. La grande cité de Buffalo a dépensé $50,000,000 pour outiller son port, construire des élévateurs et faire d'autres installations pour recevoir le grain de l'ouest. Comme résultat de ces travaux, Buffalo reçoit, chaque année, 240,000,000 de boisseaux de grain qu'il expédie ensuite à New-York et à d'autres ports de mer. Dix-huit années durant, le gouvernement conservateur n'a pas seulement levé le doigt pour empêcher ce puissant courant de commerce de s'éloigner du Canada, alors qu'il aurait dû prendre la voie du Saint-Laurent. Depuis son arrivée au pouvoir, le gouvernement actuel a fait beaucoup pour remédier à cet état de choses. Il a creusé le Saint-Laurent et le canal Welland, amélioré le port de Montréal, creusé le chenal entre Montréal et Québec, construit un vaste élévateur à Montréal, et il fait actuellement creuser le port de Port-Colborne ; de cette façon ce puissant courant de commerce sera dirigé vers l'océan par la route du Saint-Laurent.

L'entreprise que le gouvernement se propose d'exécuter n'ouvrira pas à la colonisation et ne développera pas seulement les immenses régions du nord de Québec et d'Ontario, mais elle nous donnera de plus un chemin de fer qui pourra transporter les produits de notre vaste Nord-Ouest jusqu'à Québec, en été, et jusqu'à Saint-Jean, en hiver. Ainsi comprise, cette mesure mérite l'appui du peuple de ce pays. J'ai parlé, il y a un instant—et c'est la seule manière à prendre pour en arriver à une comparaison —de la différence qui existe entre ce que le gouvernement actuel a accompli et ce qu'a fait le parti conservateur, lorsqu'il était au pouvoir. J'ai fait allusion à la convention conclue entre les ministres d'alors et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique en vue de la construction d'un chemin de fer transcontinental.

Qu'a fait l'ancien gouvernement dans cette circonstance ? Il a donné à cette compagnie près de 643 milles de chemin de fer en exploitation ; il a construit la voie ferrée qui s'étend du lac Supérieur à Selkirk, soit une distance de 405 milles, et cette autre section qui se prolonge de Port-Moody à Kamloops, ce qui représente 248 milles de longueur. Il s'agit donc, comme total, de 653 milles de chemin de fer construit par le pays au coût de $35,000,000. Le gouvernement conservateur a abandonné cette propriété au chemin de fer Canadien du Pacifique. De plus, ce dernier a reçu des ministres d'alors $25,000,000, argent sonnant, et 25,000,000 d'acres de terre qui, à $3.00 l'acre, représentent au delà de $75,000,000 en biens fonciers pour la construction de 1,906 milles de chemin de fer. Autrement dit, l'ancien gouvernement a accordé au chemin de fer Canadien du Pacifique une subvention d'environ $70,000 par mille. Mais ce n'est pas tout, il a exempté pour toujours la compagnie de payer des taxes sur les gares de ce chemin de fer, les terrains sur lesquels elles sont construites, les ateliers, les bâtiments, les cours et autres immeubles, le matériel roulant et le capital-actions. Aussi longtemps que le monde existera, aussi longtemps le chemin de fer Canadien du Pacifique ne paiera pas un sou d'impôt sur son matériel roulant, ses gares, ses ateliers et remises ; il n'aidera donc pas au développement de notre grand Nord-Ouest.

Ce n'est pas tout ; ces 25,000,000 d'acres de terre étaient exemptes d'impôt durant une période de vingt longues années à compter du jour où ils seraient vendus ou occupés. Il y a plus, le gouvernement ne pouvait avoir le droit de déterminer les prix de transport, et voilà pourquoi nous voyons, aujourd'hui, la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, de concert avec les autres compagnies, exiger pour le transport de 100 livres de grain aux ports canadiens vingt cents de plus que si cette même quantité de grain était transportée aux ports américains. Nous ne pouvons déterminer et régulariser les tarifs de transport du chemin de fer Canadien du Pacifique, grâce à la convention conclue entre le gouvernement conservateur et cette compagnie. Dans son contrat avec le Grand-Tronc-Pacifique, le gouvernement actuel a stipulé que la compagnie devait acheter, au Canada, s'ils étaient vendus aux prix payés ailleurs, tout le matériel nécessaire à la construction de cette voie, tous les boulons, écrous, vis, plaques pour éclisses et tous les matériaux requis pour cet ouvrage et pour les lignes télégraphiques. Mais les conservateurs, en accordant à un syndicat le pouvoir de construire le chemin de fer Canadien du Pacifique, lui a permis non seulement d'acheter aux Etats-Unis tout son matériel et l'importer en Canada sans payer de droits, mais ils ont accordé des subventions à ce syndicat. Il n'y a donc pas lieu de comparer ce que stipule le gouvernement actuel dans ce contrat avec le chemin de fer Canadien du Pacifique à l'attitude tenue par le gouvernement conservateur, lorsqu'il s'est agi du chemin de fer Canadien du Pacifique. La convention conclue par notre gouvernement protège sagement et soigneusement les droits du peuple canadien, tandis que l'arrangement avec le chemin de fer Canadien du Pacifique faisait fi de ces privilèges.

Le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique bénéficiera grandement à la population de la province d'Ontario. Je suis étonné d'entendre les députés de la cité de Toronto et les autres représentants conservateurs de cette province protester contre ce projet. Mais, M. l'Orateur, les manufacturiers de Toronto, de Montréal, de même que tous les industriels des provinces d'Ontario et de Québec pourront fournir les matériaux à la construction de cette voie ferrée. Lorsque cette dernière sera terminée, alors, grâce au Grand Tronc qui passe à North-Bay et au chemin de fer du Témiscamingue qui se raccordera au Grand-Tronc-Pacifique, nous aurons directement accès au Nord-Ouest, et les industriels et les cultivateurs d'Ontario pourront y expédier leurs marchandises et leurs produits, de même qu'ils pourront faire parvenir jusqu'au cœur de leur province les articles dont ils ont besoin dans leur sphère d'industrie. On ne peut trouver à Toronto un seul homme d'affaires qui n'approuve pas des deux mains ce projet du Grand-Tronc-Pacifique. Qu'on me permette de rappeler que, l'an dernier, on a expédié de Toronto au Nord-Ouest 25,000 têtes de bétail. Peut-on estimer le nombre énorme de bestiaux qu'il faudra envoyer dans l'Ouest, dans cette région qui se développe merveilleusement puisque, dans les circonstances actuelles 140,000 colons vont s'y établir, chaque année, puisqu'on porte à 35,000 ou 40,000 le nombre de homesteads annuellement. Lorsque nous aurons construit ce chemin de fer qui nous donnera accès à cette partie du pays, ce merveilleux et puissant courant d'immigration augmentera de volume; nous assisterons au développement considérable de cette région et le Canada aura pris son essor véritable vers le progrès et la prospérité. Cette vaste zone du nord d'Ontario, inconnue aujourd'hui, cette région très étendue du nord de la province de Québec à peine connue maintenant, ces territoires immenses se développeront, grâce au travail d'une multitude de colons venus de toutes les parties du monde, et notre pays sera l'une des contrées les plus prospères, les plus heureuses qui existent sur la surface du globe.

M. JABEL ROBINSON (Elgin ouest) : M. l'Orateur, il convient, je crois, que je prenne la parole après l'honorable député d'York-ouest (M. Campbell), parce qu'il s'est posé devant nous comme un des représentants

des cultivateurs et des maraîchers, si j'ai bien compris son attitude. Je ne suis pas certain, toutefois, que les cultivateurs d'Ontario approuvent ce qu'a avancé mon honorable ami dans la dernière partie de son discours. Il désire ardemment que les industriels de Toronto aient un débouché pour leurs produits par le Grand-Tronc-Pacifique, mais il n'a pas dit un mot des prétendus avantages que les cultivateurs d'Ontario retireraient de l'exécution de ce projet. J'imagine que les cultivateurs et les maraîchers du comté qu'il représente ici, lui demanderont, à la prochaine élection, pourquoi il n'a pas défendu leurs intérêts, alors qu'il discutait cette question.

Il y a deux membres de cette Chambre qui doivent être fiers de la tournure qu'a prise la discussion, je veux parler de l'honorable député de Winnipeg (M. Puttee) et de moi-même.

Nous avons été, l'an dernier, les deux seuls députés qui ont eu le courage de prôner la nationalisation des chemins de fer. Nous constatons, aujourd'hui, qu'environ la moitié des membres de la Chambre favorisent cette politique. Je pourrais ajouter encore à ce membre, parce que des députés du gouvernement m'ont déclaré, aujourd'hui même, qu'ils sont fortement en faveur de cette réforme. Mais ils sont avant tout partisans du gouvernement, et c'est pour cela qu'ils suivront la ligne conduite que leur traceront les ministres. Je n'entends pas dire qu'en agissant ainsi, ils ont tort ou qu'ils ont raison ; je suppose qu'ils suivent les avis de leurs électeurs, comme je crois de mon devoir d'agir d'après les conseils de ceux que je représente ici. C'est la troisième fois qu'il m'est donné de parler de cette question de la propriété publique des chemins de fer, et j'ai hésité à prendre la parole pour discuter aujourd'hui ce sujet important, car je ne puis que répéter ce que j'ai déjà dit à ce propos. Mais, M. l'Orateur, si ce que l'honorable député d'York-ouest a dit dans sa description pompeuse de l'ouest canadien, de ce territoire se vaste, si grand, est vrai, si des milliers d'immigrants y accourent tous les ans, et si les compagnies de chemins de fer leur font payer des prix exorbitants pour le transport de leurs effets, il est temps que le gouvernement possède un chemin de fer pouvant transporter les immigrants et leurs bagages. Il est temps, je le répète, que nous ayons une voie ferrée appartenant à l'Etat, dans cette partie du pays, afin de soutenir la concurrence contre les autres chemins de fer et de réduire les tarifs à un chiffre raisonnable. Qu'on me permette de faire remarquer que tout ce que mon honorable ami (M. Campbell) a dit dans la première partie de son discours, était en faveur de la nationalisation des chemins de fer, et, à ce point de vue, je l'approuve. Tous les arguments qu'il a apportés, toutes les conclusions auxquelles il en est arrivé, tendaient à démontrer que le gouvernement devrait immédiatement prolonger l'Intercolonial jusque dans la région des prairies et rendre ainsi productifs les douze cents milles de chemins de fer que nous possédons dans l'est du Canada. L'Intercolonial nous a coûté $70,000,000, et il accuse un déficit tous les ans. A quoi cela tient-il ? A ce que cette voie ferrée n'a aucun embranchement qui ne se prolonge jusqu'au Nord-Ouest. Si cette ligne se rendait jusqu'aux centres où elle pourrait obtenir du trafic, elle deviendrait une propriété productive pour le Dominion, et ces profits nous permettraient de payer l'intérêt du montant que nous aurions dépensé pour sa construction. Le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Grand-Tronc sont nos concurrents ; ils veulent accaparer, à notre détriment, le transport des voyageurs et des marchandises, et infailliblement, ils réussissent dans leur tâche.

Le seul trafic de ce chemin est le peu que fournit le gouvernement, et il n'y circule que quatre trains par jour, tandis qu'il devrait en passer un toutes les heures. Tout ce qu'il faudrait serait un peu plus de matériel roulant et un peu plus d'énergie pour continuer ce chemin jusqu'à l'Océan Pacifique. C'est ce que nous devrions faire et faire immédiatement. Je ne blâme pas le gouvernement à ce sujet. Nul doute qu'il a agi au meilleur de ses connaissances, mais il y en a qui croient que ses connaissances ne sont pas très grandes. Quoi qu'il en soit, je suis ici pour dire au gouvernement ce que je pense de sa conduite, et suivant moi il devrait abandonner son projet de transcontinental. Il devrait donner instruction immédiatement au secrétaire d'Etat d'écrire à sir Rivers-Wilson et de lui dire que puisqu'il a refusé de remplir sa part du contrat, le Canada refuse aussi de remplir la sienne. Le gouvernement devrait inscrire immédiatement au budget une somme de $100,000 et envoyer des ingénieurs faire les études du terrain. Que ces ingénieurs soient anglais et canadiens ; qu'il n'y ait pas d'Américains parmi eux ; je n'ai rien particulièrement contre les Yankees, seulement je veux les traiter comme ils nous traitent. Nous avons l'Intercolonial jusqu'à Québec où le pont est en partie construit. Commençons alors le transcontinental à cet endroit et construisons-le en droite ligne jusqu'à Port-Simpson, en déviant un peu cependant vers Winnipeg pour prendre le trafic de cette ville. Ces cent mille dollars paieraient les explorations, et le gouvernement pourrait nous soumettre les plans à la prochaine session et nous dire ce que le chemin devra coûter. Le gouvernement pourra alors prolonger ensuite l'Intercolonial jusqu'à la côte du Pacifique et le pays le bénira.

Mais si le gouvernement persiste dans son projet actuel, le pays l'anathématisera comme il a fait à l'égard des gouvernements passés qui ont sacrifié l'héritage de la nation. Il est temps que nous changions de politique et que nous commencions en neuf dans la bonne

direction, car nous avons mal commencé. En Australie, dans la Nouvelle-Zélande, en Suisse et en Allemagne, les chemins de fer sont possédés par l'Etat ; en France, on me dit que l'Etat en est propriétaire et qu'il les loue à des compagnies. La Russie possède un chemin de fer qui traverse tout le continent et va jusqu'au Japon Si tous ces pays, dont quelques-uns sont de grands pays, sont propriétaires de leurs chemins de fer, sûrement qu'un pays avancé comme le Canada peut l'être aussi. Que le gouvernement adopte mon plan ; il n'y a pas de honte à accepter des avis. S'il le faut, le pays peut attendre encore un peu pour avoir le chemin. Vous avez donné sept ans à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pour le construire, et s'il en fallait dix au gouvernement, je crois que le pays serait disposé à les lui accorder. On nous parle beaucoup de l'état du marché monétaire. Nous avons un excédent de $15,000,000 cette année, et si nous continuons à en avoir de semblables pendant les prochains dix ans, nous pourrons construire le chemin avec ces excédents sans être obligés d'aller emprunter à l'étranger ; nous pourrons avoir tout l'argent nécessaire au pays même.

L'honorable député d'York-ouest a consacré presque la moitié de son discours à parler des fautes des gouvernements passés. Nous savons tous que les gouvernements passés n'ont peut-être pas toujours fait ce qu'ils auraient dû faire. C'est une raison de plus pour bien surveiller le gouvernement actuel et voir à ce qu'il se conduise bien. Je n'aime pas que l'on dise du mal des gouvernements, surtout des gouvernements qui sont disparus. Le parti conservateur d'aujourd'hui n'est pas responsable de ce que des gouvernements ont fait il y a vingt ou vingt-cinq ans. Le parti répudie aujourd'hui beaucoup de choses qui ont été faites par ses amis, autrefois. Vous pourriez tout aussi bien reprocher au parti conservateur d'aujourd'hui l'incendie des édifices parlementaires à Montréal, et au parti libéral d'avoir combattu la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique. Mais ce qui nous intéresse, c'est le bien du pays. C'est cela qui nous importe pour le moment. Lorsque le gouvernement travaillera sincèrement dans l'intérêt du pays, il n'y a pas un député de ce côté-ci de la Chambre ou parmi les indépendants comme moi, qui ne sera pas disposé à l'appuyer jusqu'au bout.

M. l'Orateur, je ne m'oppose pas à la construction de ce chemin. Je crois qu'il est bon de construire un chemin comme celui-là, un chemin de colonisation, parce que nous devons développer toutes nos ressources. On nous a dit qu'il n'y avait que du sapin dans ce pays. Mais il doit y avoir autre chose et il est bon que nous nous en assurions, et que nous construisions une ligne directe de Québec à Port-Simpson.

On nous dit que le gouvernement se met de société avec la Compagnie du Grand Tronc. J'ai toujours eu de l'aversion pour les sociétés. Il y a pourtant des sociétés nécessaires et qui font beaucoup de bien ; mais, en général, une société est une mauvaise affaire. J'ai entendu raconter l'histoire de deux hommes qui étaient un jour partis en expédition de chasse en société. Au retour, le soir, leur sac ne contenait que deux pièces de gibier ; une dinde grasse et un corbeau. De sorte que lorsqu'il s'est agi de partager, ce n'était pas chose facile, mais un ami s'interposa et dit aux deux associés : Je vais arranger l'affaire, " Laissez-moi prendre la dinde et vous deux aurez le corbeau, ou bien vous deux le corbeau et moi la dinde ". C'est justement de cette manière que la société entre le gouvernement et la Compagnie du Grand Tronc est faite : nous allons rester avec le corbeau. Il me semble que notre part devrait être non pas le corbeau, mais la dinde, ou un autre partage plus juste. Comme les choses sont arrangées dans le contrat, nous donnons au Grand-Tronc-Pacifique les neuf dixièmes du chemin et il ne fournit que l'autre dixième. Je ne crois pas que ce soit juste.

M. TAYLOR : Et la compagnie garde tous les profits.

M. JABEL ROBINSON : Oui, elle a tous les profits pendant cinquante ans. La plupart d'entre nous ne seront pas ici pour discuter ce qu'il faudra faire dans ce temps-là. Vous vous rappellerez, M. l'Orateur, qu'au commencement de cette session j'ai fait une interpellation, à laquelle les fonctionnaires chargés de répondre l'ont fait, sans doute, au meilleur de leur connaissance, mais leur réponse n'a pas répondu à mon attente. Je demandais où étaient situées les mines de charbon en Canada, et si l'on en avait découvert le long du nouveau transcontinental. Comme je l'ai dit, la réponse n'a pas été très satisfaisante. Je considère cette question du charbon comme une des plus importantes qui s'imposeront au pays avant longtemps, car le combustible est aussi essentiel à la vie que la nourriture et l'habillement. Si vous sacrifiez le combustible et le livrez à quelques spéculateurs, vous commettez le plus grand crime contre la postérité. Nous savons qu'il y a toujours aux flancs des gouvernements des personnes à l'affut des bonnes choses que le pouvoir a à distribuer, et comme les gouvernements ne peuvent pas toujours résister à la pression de leurs amis, ils finissent par céder et, ils livrent nos mines et presque tout ce que demandent ces solliciteurs. On me dit que presque tous les dépôts houillers au Pas du Nid-de-Corbeau sont entre les mains de syndicats et de riches corporations. Si c'est vrai, ce sera le malheur du pays. Je veux que ces dépôts houillers soient conservés pour les générations futures. Ils ont été déposés dans les entrailles de la terre par une sage providence, et le gouvernement devrait les conserver pour le peuple et non pas les donner à quelques privilégiés. N'est-ce pas juste ?

Une VOIX : Non.

M. JABEL ROBINSON : Vous devez être tous des spéculateurs, car vous n'applaudissez pas. L'honorable député de York-ouest (M. Campbell) nous a parlé du chemin de fer Canadien du Pacifique, mais il ne nous a pas dit la moitié de ce qu'il aurait pu dire. Si l'opposition d'alors, lorsque la Compagnie du Canadien du Pacifique demandait sa charte, avait veillé aux intérêts du pays comme elle paraît en prendre soin aujourd'hui, elle n'aurait pas laissé faire un tel marché. On m'assure, d'après des renseignements pris à bonnes sources, que les actions de cette compagnie ne coûtent au plus que trente pour cent à ceux qui les détiennent, et je vois par les journaux que chaque action d'un dollar se vend aujourd'hui $1.17. Est-ce que cela ne devrait pas nous être un avertissement de ne point mettre une corporation en mesure de recueillir de semblables bénéfices aux dépens du peuple ? Pour ma part, je m'y oppose. Ce que je voudrais serait de faire de chaque Canadien un actionnaire dans cette entreprise, administrée par le gouvernement, et qui l'administrerait de manière à transporter les produits des cultivateurs pour juste ce que cela coûte et non pas leur faire payer prix double comme aujourd'hui. Vous ne verriez pas alors les actions du chemin monter de $30 à $117. Avec ce système, on crée des millionnaires, et c'est ce qu'on veut nous faire faire encore aujourd'hui. Nous trouvons que nous n'en n'avons pas assez, nous voulons en créer d'autres. Je ne suis pas en faveur des millionnaires. Peut-être que si je l'étais moi-même, je penserais différemment, mais pour le moment ce que je veux, c'est une politique qui sera avantageuse à toute la nation, et non pas seulement à quelques favoris. Je veux donner à chacun la facilité d'avoir sa part des richesses du pays. Je veux que tout le monde reçoive la récompense de son travail, mais je ne veux pas que les faiseurs qui prétendent avoir de l'influence auprès des gouvernements s'enrichissent en spéculant sur le bien commun. Vous vous rappelez, M. l'Orateur, lorsque ce grand normand, que l'on a appelé Guillaume le conquérant, eut défait Harold à la bataille de Hastings, qu'il partagea entre ses soldats les terres qu'il avait enlevées aux Anglais. Vous direz peut-être que ce n'était pas juste, que le peuple qui a fait cela n'était pas civilisé, que c'étaient des temps barbares, mais nous voyons faire la même chose aujourd'hui, mais avec cette différence que l'on agit d'une façon plus habile et qui n'entraîne pas autant de risques. Ne voyons-nous pas aujourd'hui les gouvernements, qu'ils soient libéraux ou conservateurs, partager le domaine public entre leurs partisans et en faire des millionnaires. Tout ce que le peuple reçoit sur les dépouilles, c'est un billet de cinq dollars à chaque électeur, s'il promet de voter pour le " bon " candidat.

M. ROBINSON.

Que va-t-il résulter de ce projet du Grand-Tronc-Pacifique? Il y a cent chances contre une qu'aux prochaines élections nous ayons un autre scandale du Pacifique. Quelques-uns d'entre vous savent ce que c'est qu'un scandale du Pacifique. Le ciel, veuille que nous n'en ayons pas un autre.

Une VOIX. Adressez-vous à votre parti.

M. JABEL ROBINSON : Je n'ai pas de parti. Je n'ai pas de fautes à me reprocher, et je n'accuse pas le gouvernement d'autre chose que de péchés d'omission. Le parti libéral aurait dû, lorsqu'il était dans l'opposition, empêcher des choses ou les faire connaître au pays. Que veulent ces magnats de chemin de fer ? Ils ne forment pas ces compagnies pour le plaisir de la chose. Ils ne cherchent pas à construire ce transcontinental simplement dans l'intérêt de leur santé. Ils veulent y faire des millions, et lorsque le chemin sera construit, ils auront leur wagon-palais, traverseront le pays d'un bout à l'autre, regardant par la fenêtre quelle apparence ont les récoltes, et calculant le plus haut prix qu'ils pourront prendre au cultivateur pour la transporter. Jusqu'à présent aucun gouvernement n'a réglementé les tarifs ; cette tâche a toujours été laissée aux magnats de chemins de fer. Ceux-ci ne veulent pas cependant faire les tarifs trop élevés, parce qu'alors il n'y aurait plus de profit dans la culture, et le cultivateur ne pourrait pas vivre, mais ils les font le plus élevé possible, ne laissant au cultivateur que juste ce qu'il lui faut pour ne pas crever de faim. Naturellement, le gouvernement actuel se défend en disant que les gouvernements qui l'ont précédé ont fait la même chose.

Les magnats de chemin de fer agissent à notre égard comme fait l'apiculteur lorsque les abeilles ont fini de recueillir le miel des fleurs. A l'automne il visite les ruches et ne laisse aux abeilles que juste ce qui leur faut pour passer l'hiver.

C'est ainsi que se comportent envers nous les magnats de chemins de fer. Mais allons-nous les laisser faire ? C'est pourtant ce qui va arriver si le gouvernement ne devient pas propriétaire des chemins de fer. Je parle ici au nom des cultivateurs, des consommateurs et des producteurs du pays, et j'espère que le gouvernement ne se formalisera pas si je lui dis bien ouvertement qu'il est temps pour lui de songer à rendre justice au peuple. Il y a eu vingt ans l'hiver dernier que j'avais l'honneur de conduire une délégation auprès du premier ministre d'alors pour lui demander de nommer une commission de chemins de fer pour réglementer les tarifs et faire disparaître les maux dont souffraient les cultivateurs. La délégation a eu un entretien avec le premier ministre et ses collègues dans la chambre de la Tour, si je me rappelle bien. Le premier ministre nous a répondu que le gouvernement était

au courant des faits et qu'il allait créer une commission, mais ce gouvernement est descendu du pouvoir avant d'avoir tenu parole. Ce n'est que depuis un an seulement que nous avons une commission, et je commence à espérer qu'elle va remédier à quelques-uns des maux dont nous souffrons.

Nous voulons que le Canada tienne une grande et glorieuse place dans l'empire anglais ; nous voulons unir les provinces et les territoires ensemble, non pas par des liens fragiles, mais par des liens qu'on ne puisse jamais rompre. Un chemin de fer national peut aider beaucoup à atteindre ce résultat. Nous avons déjà un chemin de l'Etat traversant deux provinces en entier et une troisième en partie. Mais les autres provinces n'en ont pas encore et sont obligées de passer sous les fourches caudines des compagnies de transport. S'il n'y avait pas d'autre raison que celle-là, elle serait suffisante pour nous justifier de prolonger l'Intercolonial jusque dans les autres provinces. Je ne crois pas que ce transcontinental tel qu'on veut le construire, donne un bénéfice de dix dollars à un seul de mes électeurs. Mais nous voulons agrandir notre pays. Nous voulons que le Canada soit plus qu'une lisière de terre le long de la frontière américaine. Il n'y a pas un seul de mes électeurs qui désapprouverait la construction d'un transcontinental national, d'un chemin qui serait la propriété de l'Etat, et dont l'Etat réglementerait les tarifs. Il n'est pas encore trop tard aujourd'hui, mais il le sera peut-être dans une semaine ou deux; le temps est arrivé pour le gouvernement d'agir et de bien agir. Cela ne coûtera pas plus cher. On nous a dit que ce chemin ne coûtera rien au pays, que tout ce que le gouvernement faisait, c'était d'endosser les billets du Grand Tronc. Si le gouvernement se fait endosseur, j'aimerais bien qu'il endosserait mes billets, mais je ne crois pas qu'il le fasse, parce qu'il sait qu'il aurait à les payer, et s'il endosse les billets de cette comapgnie il lui faudra les payer. Je dis donc que si l'Etat doit payer pour construire ce chemin, il devrait en être propriétaire. C'est un énoncé bien clair dont je ne réclame pas le mérite.

M. A. T. THOMPSON (Haldimand) : Après la critique très forte que vient de faire l'honorable député d'Elgin-ouest (M. Robinson) de la politique de l'opposition au sujet du chemin de fer transcontinental, il me semble qu'il serait peu généreux de continuer le débat sur le même ton, mais je suis si sincèrement convaincu de l'efficacité du projet du gouvernement et de l'inutilité de celui de l'opposition, que je ne puis m'en empêcher et ce sera mon excuse.

Lorsque pendant la vacance nous est arrivée la nouvelle que le contrat que nous avions approuvé à la session dernière ne serait pas exécuté dans son entier, je crois que le sentiment de regret a été général. Nous craignions l'abandon d'un projet qui était tout dans l'intérêt du pays.

Il est possible aussi qu'une autre crainte se soit mêlée à celle-là, la crainte de nous voir obligés, après une aussi longue session que celle de l'année dernière, la plus longue que nous ayons eue à Ottawa, de recommencer la même longue discussion sur la question du chemin de fer, sans perspective d'y voir apporter très peu d'idées neuves. Cette crainte, cependant, se limitait aux membres du parlement et j'ai été très agréablement surpris et soulagé lorsque la nature très modérée des changements proposés a été connue. Je suis très heureux, de voir que les caractères essentiels et vitaux de l'entreprise n'ont pas été changés. Le chemin sera construit d'un océan à l'autre et entièrement sur territoire canadien. Pour ma part je considère cette condition comme d'importance suprême. En dépit des attaques de l'opposition, la partie du chemin entre Moncton et Québec sera construite, de même que celle entre Québec et Winnipeg ; les critiques de l'opposition et les négociations avec la compagnie n'ont rien changé dans le tracé original. Les conditions du contrat concernant la réglementation des tarifs et les droits de circulation accordés à d'autres chemins de fer ne sont pas changées. La garantie que notre trafic sera expédié par les ports canadiens reste encore au contrat, et ce qui est pour moi un point de très grande importance, l'affermage de la division de l'est reste ce qu'il était lorsque le parlement s'est ajourné l'automne dernier.

On a cependant fait des changements au contrat, et je serais le dernier à vouloir diminuer leur importance, mais je crois que ces changements sont justes. Il y a d'abord le délai accordé à la compagnie pour terminer le chemin. Je ne vois pas de mal à cela, car nous savons tous qu'il sera dans l'intérêt de la compagnie de terminer le chemin le plus vite possible, afin qu'elle puisse retirer des revenus de son exploitation dans les nouvelles et riches régions qu'il va traverser. Le nouveau contrat contient certaines conditions concernant les droits de la compagnie au cas où le gouvernement ne finirait pas sa partie dans le temps spécifié. Une de ces conditions est que si le gouvernement n'a pas terminé la construction de la section de l'est lorsque la compagnie aura fini celle de l'ouest, cette dernière aura le droit de retirer son dépôt après entente équitable. Ce n'est que juste. Si le gouvernement est en retard dans la construction de sa partie, pourquoi ferions-nous souffrir la compagnie en lui gardant son dépôt, lorsqu'il n'y a pas de faute de sa part? Il y a un autre article du nouveau contrat qui donne le droit de louer des parties du chemin à mesure qu'elles seront construites, quand même toute la section de l'est ne serait pas terminée. C'est exactement ce qu'il fallait. Aussitôt qu'une section sera terminée nous voulons que la compagnie l'exploite afin que nous puissions en avoir plus vite des revenus et que le pays à travers lequel ces parties du chemin passeront soit colonisé plus vite. C'est cer-

tainement une condition très sage. Un autre changement est la garantie sur la section des montagnes. Il est possible que ce changement augmente les intérêts sur les sept années pendant lesquelles nous nous obligeons à les payer sur la section des montagnes. Je dis "possible." Mais si le chemin ne coûtait que $40,000 du mille dans le défilé de la rivière de la Paix, et nous devons toujours nous rappeler que lorsque nous parlons du coût d'un chemin de fer par mille cela ne comprend pas le matériel roulant, la part du gouvernement serait, à 75 par cent, $30,000 par mille, ce qui est exactement ce que l'on a évalué à la dernière session, et dans ce cas nous n'aurons pas un sou de plus à payer en intérêts. Mais si la construction coûtait $50,000 par mille, si même elle devait coûter autant que le dit l'honorable chef de l'opposition, le changement représenterait une dépense de $600,000 ou $700,000 de plus que ce que nous avons calculé.

Ce n'est pas certain, mais c'est possible. Nous offrons de garantir l'excédent des obligations, afin que la compagnie puisse obtenir tout l'argent qu'il lui faudra. Mais nous n'y serons peut-être pas obligés. Tout dépendra de l'état du marché monétaire lorsque la compagnie offrira ces obligations au public.

Nous accordons en outre au public un autre délai de cinq ans avant d'avoir le droit d'enlever le chemin à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique au cas où elle ne ferait pas ses paiements. M. l'Orateur, l'entreprise qui nous occupe est une entreprise colossale, qu'il ne sera peut-être pas possible de terminer avant plusieurs années, et je ne vois rien de déraisonnable dans la proposition de donner un autre délai de cinq ans à la compagnie, afin de lui donner le temps de mettre le chemin sur une base rémunérante. Et si la compagnie y réussit pendant ces cinq ans, ainsi qu'il est tout probable, je prétends que nous serons dans une bien meilleure position que celle que nous faisait l'ancien contrat, qui nous aurait fait entrer en possession du chemin cinq ans trop tôt, et nous en aurait mis l'exploitation sur les bras. Je crois que ce changement est dans les intérêts du pays.

On a adopté, d'après ce que je puis comprendre, la méthode anglaise de foreclore au lieu de la méthode américaine. Laquelle est la meilleure, est une question à débattre entre les membres de la gauche et ceux de la droite. Des légistes éminents comme l'honorable député de Hants, l'honorable député d'Annapolis, le ministre de l'Intérieur et l'honorable chef de l'opposition, l'ont discutée ; et il serait présomptueux de ma part d'essayer à la discuter après eux. Je me contenterai donc de laisser les électeurs lire dans les Débats ce que ces avocats éminents ont dit sur la question, et s'ils lisent sans parti pris, je suis certain, M. l'Orateur, qu'ils en viendront à la même conclusion que mes honorables amis qui siègent à mes côtés.

Dans le nouveau contrat, nous donnons à la compagnie la permission de vendre une partie de ses actions ordinaires. C'est une

M. A. T. THOMPSON.

compagnie nouvelle et il faut qu'elle ait quelques moyens de se procurer l'argent dont elle aura besoin. Il lui faudra probablement avoir une flotte marchande sur l'Atlantique et sur le Pacifique, et entretenir des équipages dans chaque cas. Il lui faudra aussi se procurer le matériel roulant et les autres accessoires d'un chemin de fer. Nous ne faisons que lui donner les moyens de se procurer l'argent, et le gouvernement se réserve toujours le droit de fixer le chiffre de l'intérêt sur ces actions.

Sans doute, le gouvernement se guidera d'après le montant réalisé par ces actions sur le marché libre, à l'époque de la première émission. Quant aux stipulations relatives à l'achat des embranchements, elles paraissent fort légitimes. Si la prise de possession de la ligne mère au bout de 50 ans rend peu lucratives quelques-unes des lignes tributaires construites par cette compagnie, pourquoi l'Etat ne les prendrait-il pas à sa charge ? Enfin, vient un article relatif aux droits de parcours du Grand Tronc en vue de la continuité du service, de l'exploitation de ce chemin de fer au bout de cinquante ans. Ainsi, je le répète, les dispositions essentielles du projet demeurent dans leur intégrité et quant aux nouvelles dispositions, bien qu'elles soient sans doute d'une haute importance pour la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique elles ne portent pas de sérieuse atteinte aux plus chers intérêts du Canada. Ces modifications, il est vrai, ne sont pas très graves, mais cependant le public se pose la question : pourquoi donc la compagnie, après avoir conclu un excellent marché, à mon avis, l'été dernier, vient-elle demander au parlement de modifier cette convention ? La réponse est fort simple. Pour parfaire cette convention, force nous était de faire déposer un cautionnement de $5,000,000, et ce cautionnement de $5,000,000, il fallait l'obtenir de qui de droit et la partie intéressée ici, c'était la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Dans le contrat intervenu avec l'Etat, la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique s'était engagée à obtenir cette somme de la Compagnie du Grand Tronc. Est-ce qu'on n'a jamais révoqué en doute la sincérité de M. Hays ou de sir Charles-Rivers Wilson, au sujet de cette promesse ? Non. Ces messieurs sont entrés en pourparlers avec leurs actionnaires et ont fait l'impossible pour les engager à accéder à cette proposition ; force leur était, disaient-ils, de déposer cette somme, afin que la convention, dans sa teneur primitive, reçut sa pleine exécution. Mais les actionnaires refusèrent carrément de le faire. Et pourquoi ? Peut-on leur imputer la chose à crime ? Ces actionnaires de la Compagnie du Grand Tronc, séparés de notre pays par des milliers de milles, ne sont pas au courant de la situation actuelle. Pendant nombre d'années, ils n'avaient jamais goûté le plaisir de toucher un seul dividende de certaines catégories de leurs actions, et

ce n'est que tout récemment que ce bonheur leur est échu pour la première fois. Est-il donc étonnant que ces actionnaires fassent preuve de plus ou moins de timidité, surtout lorsqu'ils lisent dans les journaux quotidiens les déclamations des honorables députés de la gauche sur les régions arctiques, les marécages, le pin des rochers, les escarpements granitiques, le peuplier rabougri ? Est-il étonnant, dis-je, qu'ils aient fait preuve de timidité en refusant de se mettre à la remorque de leurs chefs, ceux qui gèrent les affaires de cette grande compagnie, le président et le chef de l'exploitation, si éminents que soient ces chefs ?

M. R. L. BORDEN : L'honorable député pourrait-il nous dire à quelle époque a eu lieu l'assemblée des actionnaires en question

M. A. T. THOMPSON : Je ne saurais dire la date précise, mais j'irai aux renseignements sur ce sujet, quand j'aurai terminé mon discours. Les actionnaires, au lieu de repousser ce projet de chemin de fer transcontinental, se sont contentés de répondre : nous ne sanctionnerons ce contrat dans sa teneur primitive, que si vous nous permettez d'y ajouter certaines stipulations supplémentaires. Ce sont les stipulations mêmes auxquelles je viens de faire brièvement allusion. Une triple ligne de conduite s'offrait donc au gouvernement : en premier lieu, acquiescer aux nouvelles stipulations ; en second lieu, construire un réseau d'Etat et en troisième lieu abandonner le projet d'un réseau national transcontinental. D'abord, quant à l'acquiescement aux nouvelles stipulations, j'ai déjà indiqué fort brièvement la teneur de ces modifications dont j'ai signalé la nature anodine. Relativement à la construction d'un réseau d'Etat, je dois dire que, pour mon propre compte, je ne suis pas partisan de la construction d'un réseau transcontinental par le gouvernement ou sous sa surveillance. Le gouvernement actuel a déjà suffisamment de besogne. Il y a nombre d'autres projets qui s'imposent aux préoccupations de nos hommes d'Etat dans un prochain avenir. Citons entre autre le grand problème de l'immigration, l'importante question du développement de nos ressources agricoles, celle de l'amélioration de nos voies navigables, la construction de travaux publics d'un océan à l'autre, outre les soins à donner aux fonctions ordinaires de l'administration publique. Il n'est pas un seul membre du cabinet qui n'aît actuellement un surcroît de besogne ; or, est-ce bien le moment d'imposer à ces messieurs la surveillance de la construction d'un nouveau réseau de chemin de fer transcontinental ? Quelle que soit leur habileté, je prétends qu'ils seraient impuissants à exécuter cette entreprise avec l'économie qu'y apporterait une compagnie, et surtout sans donner prise aux reproches de corruption et d'abus. Au point de vue économique, ai-je dit, et pourquoi ? C'est qu'en raison de la multiplicité de ses attributions, le gouvernement serait dans l'impuissance de veiller aux détails d'une entreprise aussi colossale que la construction d'un chemin de fer transcontinental. Dans l'exécution de cette œuvre, l'ingénieur de la Compagnie du Grand Tronc coopère avec l'ingénieur de l'Etat, afin d'empêcher autant que possible le gonflement des dépenses. Ensuite, au point de vue de la corruption et des abus à réprimer, le gouvernement actuel est à l'abri de tout reproche à cet égard. Depuis sept ans, les députés de la gauche ont été impuissants à prouver que le gouvernement se soit rendu coupable d'un seul acte scandaleux ou entaché de corruption. Parmi les membres de l'opposition il se rencontre, je le sais, des hommes éminents, d'habiles avocats, et s'il leur était possible d'établir l'existence d'abus coupables, ils le feraient de grand cœur, cela soit dit sans blesser leurs justes susceptibilités, car c'est le rôle d'une opposition de scruter les actes du cabinet.

L'opposition a actuellement entre les mains les rouages et ressorts utilisés jadis par les libéraux dans les rangs de l'opposition, alors que ceux-ci dressèrent ce terrible réquisitoire qui ébranla la popularité de l'ancien gouvernement parmi les masses populaires et provoqua finalement sa chute. Tous ces rouages, même fort perfectionnés, et fonctionnant fort bien, se trouvent aux mains de l'opposition, et si ces messieurs sont dans l'impuissance de constater l'existence d'irrégularités et d'abus imputables à crime au gouvernement, force nous est bien de conclure que c'est la preuve indiscutable de l'intégrité du gouvernement. Sans doute, si le gouvernement se chargeait de l'exécution de cette grande entreprise, il pourrait s'y glisser des abus, en raison de son impuissance d'en surveiller tous les détails. Il est une autre ligne de conduite qui s'offre au gouvernement: renoncer à la construction projetée de ce réseau national transcontinental. Ici se pose la question: cette mesure est-elle d'urgence ? Quant au besoin urgent de ce réseau, on a offert trois avis différents, me semble-t-il, et après plus mûre délibération, on s'est rallié à un seul avis : c'est que la construction de ce réseau est d'urgence, bien qu'il existe certaines divergences d'opinion sur les différentes modes de construction. M. Blair, s'il faut en croire les comptes rendus des journaux canadiens, a répété par tout le pays, de la Colombie-Anglaise jusqu'aux provinces maritimes, que la construction d'un nouveau réseau de chemin de fer s'imposait d'urgence et cela à brève échéance, dans l'intérêt du pays. Par le projet en discussion, le gouvernement déclare d'urgence la construction d'un nouveau réseau transcontinental. L'opposition, par son remarquable projet, proposé à titre d'alternative, consistant à construire un tronçon et à acheter un autre tronçon, puis à améliorer deux tronçons, a accepté la paternité d'une

chose innommable, projet qu'on pourrait différencier du Grand-Tronc-Pacique en l'appelant le G.P.U., c'est-à-dire le "Grand Patchwork Unlimited" (le Grand Rapiècetage illimité). Quand le gouvernement a déclaré d'urgence l'entreprise de ce grand réseau, le peuple canadien a répondu par un oui énergique. Après tout, ce n'est pas ici l'œuvre de visionnaires mais bien celui d'hommes d'état qui ont mûrement, froidement étudié les faits et ont déduit de ces observations des conclusions logiques, et quels sont ces faits ? Nous avons éprouvé de graves embarras à effectuer le transport des récoltes de l'ouest vers l'est et à expédier vers l'ouest les marchandises et les produits des fabriques de l'est. En pareilles circonstances, eu égard à la population si disséminée du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, il est incontestable que ces embarras s'aggraveront dans un prochain avenir, si nous tenons compte du fait qu'une population de 100,000 à 150,000 hommes et femmes se dirigent chaque année vers ces contrées, pour s'y créer des foyers, augmentant par là le volume des exportations et des importations. Ceci m'amène à parler de la situation politique, dans l'acceptation la plus large du mot. Quelle est cette population qui se dirige actuellement vers le Nord-Ouest ? En premier lieu, viennent des milliers de citoyens des Etats-Unis, excellents colons, qui, toutefois, nourrissent au fond de leur cœur l'amour du vieux drapeau étoilé. Viennent ensuite des milliers d'individus d'origine européenne, hostiles, ou tout au moins indifférents envers l'empire britannique, et exception faite de ceux qui émigrent des anciennes provinces vers l'ouest, on compte à peine un citoyen d'origine britannique contre deux individus d'extraction étrangère. Si nous avons à cœur de faire de ces immigrants de fidèles citoyens canadiens, il faut viser à les rendre heureux dans leurs nouveaux foyers. Il importe d'alléger leur tâche et surtout faut-il leur faciliter le transport économique de leurs produits vers les marchés mondiaux. La situation politique qui se dresse devant nous est donc de la plus haute importance, et à mon avis, il faut, à brève échéance, répondre aux vœux de ces populations et à tous leurs besoins légitimes. Une forte partie de cette population produit déjà des céréales et il faut un débouché à ces produits, sinon par des voies canadiennes vers l'est, alors par des voies américaines vers le sud. Le commerce, dit-on, suit le pavillon; prenons garde que le contraire ne se réalise et que le pavillon ne suive le commerce, jusqu'à son effacement complet. Voilà des questions d'importance majeure qu'il importe d'étudier. A notre avis, ces nouveaux venus deviendront d'aussi bons Canadiens, d'aussi fidèles sujets britanniques que nous-mêmes, mais il faut faire en sorte qu'ils le deviennent de bon gré, par le contentement et le bonheur qu'ils goûtent ici. Voilà le seul et unique moyen de les engager à devenir de bons citoyens canadiens.

M. A. T. THOMPSON.

Une autre considération d'ordre politique se présente ici, et je m'étonne que les principaux hommes publics, se réclamant des deux partis politiques, y aient à peine fait allusion. A l'époque de la construction de l'Intercolonial et du chemin de fer Canadien du Pacifique, les hommes publics se préoccupèrent vivement de l'important aspect de ces projets au point de vue de leur utilité militaire et des immenses avantages que le Canada en retirerait en temps de guerre. Au risque d'être taxé de chauvinisme et d'être en butte au sarcasme je consacrerai quelques minutes au développement de cet aspect de la question. Nous sommes tous convaincus que la guerre avec les Etats-Unis est extrêmement improbable. J'espère sincèrement qu'il en sera ainsi, mais l'histoire peut se répéter. Si malheureusement, il nous arrivait jamais d'en venir aux prises avec nos voisins, de quelle utilité ce nouveau réseau serait-il au pays? Il ne s'agit pas tant ici de la partie du réseau reliant Moncton à Québec ; un tronçon de cette ligne passe à proximité de la frontière des Etats-Unis, bien que la section de l'Etat du Maine que ce tronçon traverse soit un désert stérile et inhabitable, et par conséquent à cet endroit, le danger qui nous menace n'est pas aussi grave que s'il s'agissait d'une partie de l'Etat de New-York ou de la Pennsylvanie et de populations très denses limitrophes de la ligne internationale. Mais pour la partie du réseau s'étendant de Québec à Fort Simpson, quelle serait notre situation? Québec nous offrirait une forteresse inexpugnable, protégée par les vaisseaux de guerre de la flotte anglaise et Fort-Simpson constituerait un terminus également protégé par la flotte britannique. Entre ces deux points nous aurions une ligne gagnant rapidement vers le nord puis l'ouest, à travers un territoire inaccessible que nos militaires canadiens, j'en donne la garantie, défendraient contre n'importe quelle puissance du monde. De quelle utilité serait ce réseau, si les hostilités éclataient avec la puissante république américaine ? Non seulement aurions-nous une ligne de défense où nous appuyer, un moyen de communication intérieur d'un prix inestimable, mais nous serions encore en mesure d'expédier du grenier de l'ouest en Angleterre des approvisionnements de substances alimentaires dont dépendrait sa sécurité, si elle se trouvait privée des sources d'alimentation des Etats-Unis. D'autre part le projet élaboré par l'opposition nous laisse exposés à l'attaque du côté du sud.

En outre, de quelle utilité, au point de vue impérial, ce réseau de chemins de fer nous serait-il, s'il éclatait un conflit en Orient, chose encore bien plus probable? Ne serait-ce pas la ligne la plus courte pour le transport des troupes et des marchandises anglaises en Orient? La chose ne saurait faire doute, cette ligne est de la plus haute importance, envisagée sous cet aspect, au point de vue des intérêts impériaux. Pour mon propre compte, j'en suis convaincu, la porte ouverte en Orient est de bien plus haute

importance pour le Canada qu'elle ne l'est pour la Grande-Bretagne.

Sir WILFRID LAURIER : Très bien.

M. A. T. THOMPSON : Ce sont nos populations canadiennes qui, à l'avenir, accapareront davantage le commerce de l'Orient et en bénficieront dans la plus large mesure. Nous en bénéficierons, parce que nous sommes situés sur la ligne directe entre l'occident et l'orient. Nous en bénéficierons, parce que nous produisons des articles de consommation que les orientaux achètent et que nous achetons leurs produits en retour. Donc, si nous pouvons, au Canada, grâce à une grande entreprise publique de ce genre, prêter main forte à la Grande-Bretagne, en demandant une somme légitime de liberté commerciale en Orient, nous ne faisons que consulter nos propres intérêts, abstraction faite de ce que nous devons à la mère patrie pour la protection que nous accordent son armée et sa flotte et pour l'utilisation de son service consulaire. Oui, nous ne faisons que consulter nos propres intérêts quand nous prêtons main forte à une puissance qui sera utilisée à notre bénéfice en Orient. Il m'a toujours paru fort étrange que le parti qui s'est si longtemps revendiqué le monopole du loyalisme canadien envers la Grande-Bretagne, ait été d'un si parfait mutisme sur cette question ; qu'il se soit montré hostile à ce projet dont il découle tant d'avantages pour l'empire et qu'il ait suggéré, à titre d'alternative, un projet absolument inutile au point de vue britannique. Quelle triste déchéance pour ce puissant parti ! O tempora ! O mores ! Serais-je tenté de m'écrier. Le puissant parti conservateur devenu l'adversaire aveugle des intérêts impériaux et abandonnant à ces libéraux, si longtemps tenus en suspicion au point de vue du loyalisme, le soin de travailler au développement des intérêts de l'empire ! Voilà pour l'aspect politique de la question. La Chambre me pardonnera bien, si je consacre quelques instants à l'aspect financier du projet. Le chef de l'opposition s'est longuement étendu sur les charges que créerait au pays la construction de ce nouveau réseau transcontinental, d'après le projet du gouvernement. Il importe ici, M. l'Orateur, de signaler la différence entre " obligation " et " coût." Celui qui endosse un billet de $100 pour un millionnaire contracte sans doute une obligation, mais il y a tout à parier que le coût pour l'endosseur serait nul, il faut bien savoir distinguer entre " obligation " et " coût." Le chef de l'opposition n'a pas voulu sans doute confondre ces deux termes, bien qu'il y ait réussi dans une certaine mesure, comme il est facile de s'en convaincre en relisant la dernière partie de son discours. Il porte à $171,000,000 la totalité de l'obligation dont le pays sera grevé. Voyons s'il n'est pas possible de dégonfler un peu ce formidable chiffre.

D'abord il faudrait, à mon avis, défalquer de cette somme globale de nos obligations $15,250,000, pour la raison même qu'il a suggérée ; car, a-t-il affirmé, tout porte à croire que nos obligations se vendront à 90 pour cent au lieu de 100.

C'est là une supposition légitime. Je n'en disconviens pas, si nous nous adressions aujourd'hui au marché monétaire, voilà sans doute ce qui arriverait. Mais dans la situation où se trouvait le marché monétaire il y a un an et demi, il en eût été tout autrement. Nous n'avons pas besoin de tous ces capitaux sur-le-champ. Nous ferons des emprunts, au fur et à mesure des besoins, au cours de la période des travaux de premier établissement. Je ne crains pas de le dire, le marché monétaire subira bien deux ou trois fluctuations au cours de cette période. On prétend que nous allons perdre $15,250,000, parce que le marché financier est actuellement dans la gêne. Pourquoi ne pas supposer que le marché financier, à l'avenir, sera si excellent qu'au lieu d'effectuer des emprunts à 3 pour 100, nous pourrons les faire à 2¾ pour cent et que le coût de la construction du chemin de fer sera même inférieur à l'estimation du ministre des Finances ? Je me garderai bien de formuler une prétention si ridicule, mais j'ai bien le droit de demander au chef de l'opposition de ne pas nous imposer celle qu'il a soutenue.

Il faudra donc défalquer de la somme globale ces $15,250,000 et il reste $155,750,000. Déduisons encore $25,000,000 en raison de la garantie relative à la section des montagnes. Il ne s'agit ici que d'une simple garantie. Nous ne serons jamais obligés de verser cette somme, si ce projet est couronné de succès, et si nous n'étions pas convaincus que l'entreprise aboutira au succès, pensez-vous que nous la présenterions comme le plus grand de nos travaux publics ? A notre avis, l'entreprise sera couronnée d'un plein succès, et, en pareilles circonstances, pour les besoins de la discussion, puisqu'il s'agit ici d'une obligation possible, non pas d'une dépense probable, défalquons cette somme de $25,000,000 et il ne reste plus que $130,750,000. Pour la même raison, déduisons encore $13,000,000, montant de notre garantie relativement à la section des prairies et il ne reste plus que $117,750,000. Retranchons, en outre, $15,739,000, représentant l'écart dans le coût de la construction de la section de l'est, d'après l'estimation du chef de l'opposition, et le coût des travaux de cette même section basé sur l'estimation du ministre des Finances. Je ferai connaître, dans un instant, les raisons sur lesquelles je m'appuie pour déduire cette somme, mais pour le moment passons outre. Il reste donc $102,011,000. Défalquons $3,304,960, représentant l'écart de l'intérêt pour 7 ans, entre le coût de la section de la partie orientale, d'après l'estimation du chef de l'opposition, et le coût estimatif de cette même section, d'après le calcul du ministre des Finances. La somme globale se trouve donc réduite à $98,706,040. Retranchons encore $4,978,200, car le chef de l'opposition a imputé sur le compte de cette entreprise tout le coût de la construc-

tion du pont de Québec et pourquoi l'a-t-il fait ? Ne nous sommes-nous pas engagés à la construction du pont de Québec ? Est-ce que cette entreprise ne suivrait pas son cours, même si le projet en question aboutissait à l'avortement ? La chose ne saurait faire doute. Le Grand-Tronc-Pacifique n'est pas le seul chemin de fer qui utilisera ce pont ; trois ou quatre autres chemins de fer de grande importance s'en serviront également. Pourquoi grossir inconsidérément les dépenses de ce projet ?

Pourquoi ne pas porter au compte du pont de Québec une proportion légitime des frais? Pourquoi ne pas imputer sur le compte de ce pont de Québec la somme de $2,000,000 comme l'a fait le ministre des Finances, au lieu de $6,978,200, comme l'a fait le chef de l'opposition ? Voilà donc une réduction de près de $5,000,000 et les chiffres prennent une tournure beaucoup moins exagérée ; voilà la totalité de la dépense abaissée à $93,727,840. En outre, faisons une déduction pour les trois années supplémentaires, au cours desquelles nous aurions à verser l'intérêt sur la section de l'est, à l'expiration des sept premières années ; déduisons de ce chef $9,147,600. Voici les raisons sur lesquelles je m'appuie pour faire cette dernière déduction : d'abord, il n'est pas probable qu'il nous faille verser cet intérêt ; et en second lieu, quand bien même il faudrait le servir, ce serait autant ajouté au coût du chemin même ; cette somme portera intérêt, en dernière analyse, et à l'expiration du bail, le réseau, sans aucun doute, donnera des rendements bien plus rémunérateurs que toutes les sommes que nous aurons engagées dans cette entreprise. Donc, déduction faite de ces $9,000,000, la totalité du coût se trouve réduite au chiffre bien modéré de $84,580,240.

Le chef de l'opposition nous a ouvert un autre avis. M. Blair, nous dit-il, affirme qu'il nous faudrait probablement verser $18,850,000 de plus, puisque, en toute probabilité, il faudrait payer l'écart entre les trois pour cent que nous obtenons sous forme de redevance du Grand-Tronc-Pacifique pour la section de l'est et les trois et demi pour cent que l'Etat, à son avis, devra servir, quarante années durant, sur les capitaux empruntés. M. l'Orateur, ne voyez-vous pas que le chef de l'opposition fait un calcul erroné à notre détriment ? D'abord, il gonfle nos dépenses de $15,000,000, parce que, dit-il, nos obligations de trois pour cent ne nous rapporteront que 90 pour 100, et puis il jette dans l'autre plateau de la balance $18,850,000 de plus, parce qu'il nous faudra payer trois et demi sur nos obligations. Voilà un bien médiocre argument au point de vue financier, et je devrais peut-être présenter mes excuses à la Chambre, pour lui avoir signalé une erreur si manifeste ; mais, M. l'Orateur, j'ai bien le devoir de signaler la chose, puisque ce ne saurait être un *lapsus linguae* plus qu'au cours de ses observations, il y est revenu plus d'une fois.

M. A. T. THOMPSON.

Mais, M. l'Orateur, il y a encore une autre observation à formuler ici. Si nous n'obtenons que 90 pour 100 sur nos obligations, combien le chef de l'opposition réaliserait-il sur ses propres obligations, quand il ira lancer sur le marché financier ce projet de chemin de fer qu'il nous a proposé ? Peu importe aux hommes de la finance que ce soit un gouvernement libéral ou conservateur, qui place des emprunts sur le marché monétaire. La politique est tout à fait étrangère au taux de l'intérêt sur le marché financier anglais. Quand bien même il nous faudrait vendre nos obligations à un chiffre inférieur au pair à 3 pour 100, le chef de l'opposition, pour l'exécution de son projet si dispendieux, qui, à mon avis, coûterait bien plus que le nôtre, devrait effectuer des emprunts dans les conditions tout aussi défavorables.

Relativement à cette somme supplémentaire de $18,850,000 j'ai encore une autre considération à présenter à la Chambre. La distinction que j'ai signalée est fort évidente et à mon avis, le chef de l'opposition se trouve acculé à une impasse. Il doit se résigner à passer aux yeux de la Chambre pour un détestable critique financier, et alors force nous serait bien de mettre au rancart toutes ses autres propositions d'ordre financier ; ou bien, il demeurera convaincu aux yeux de la députation d'avoir formulé un avis qui ne repose sur aucune base solide, et il devra se résigner à passer à nos yeux pour un Israélite, doué d'une somme respectacle d'astuce.

A six heures, la Chambre suspend sa séance.

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend sa séance à huit heures.

M. A. T. THOMPSON : M. l'Orateur, au moment de la suspension de nos travaux, à six heures, j'étais en train de terminer mes observations au sujet de l'exposé financier du chef de l'opposition touchant les frais de construction de la section de la partie orientale d'après le projet du gouvernement, et force m'a été de condenser quelque peu mon argumentation, afin de terminer à six heures mes observations sur cet aspect de la question. Je tiendrais donc à revenir brièvement sur la question que je m'efforçais de développer.

J'avais fait ressortir que le leader de l'opposition avait ajouté $15,250,000 au coût estimatif de l'entreprise ministérielle, en supposant que les obligations 3 pour 100 que l'Etat mettra sur le marché ne rapporteront que 90 pour 100. J'ajoutais qu'après avoir fait l'addition qui se chiffrait par $171,000,000, il laissa entendre qu'il ne comprenait pas dans ce montant les $18,250,000 représentant, au dire de M. Blair, l'appoint des 3 pour 100 du coût de la division de l'Est que nous recevrons comme loyer pour parfaire les 3½ pour

100 que nous aurons très probablement à payer sur la place.

J'ai fait observer à la députation qu'en agissant ainsi le leader de la gauche inscrivait deux fois la même entrée à notre débit ; il impute sur notre compte quinze millions et quelques dollars, dans l'hypothèse que nos obligations se vendront à 90, ainsi que $18,-270,000 parce que l'intérêt de nos obligations au taux de 3½ pour 100 ne sera pas couvert par les 3 pour 100 que nous retirerons en guise de loyer.

Je fis ressortir le fait que ce calcul mettait le leader de l'opposition dans une position vraiment fort gênante, car son erreur était si grossière, si évidente pour quiconque lirait attentivement son discours que force nous était de tirer l'une des deux conclusions suivantes : ou il est un très mauvais critique financier et, dans ce cas, il faut lire tout son discours avec la plus grande circonspection, ou bien il manque de sincérité. J'ai toujours eu beaucoup de respect pour le leader de la gauche. Je ne crois pas qu'il manque de franchise et je suis obligé de conclure que le chef du grand parti conservateur dans la Chambre des communes est absolument incapable de traiter les grandes questions financières.

J'examinerai maintenant les calculs du ministre des Finances relativement au coût du chemin de fer. Je glisserai sur ces calculs aussi rapidement possible, mais je crois nécessaire d'en parler pour les mettre en regard des chiffres du leader de la gauche. Le ministre des Finances estime que les 400 milles de voie ferrée qui relieront Moncton à Québec coûteront $31,250, par mille, ou $12,500,000, en tout. Dans ces calculs, on a pris pour base un chemin de fer offrant des pentes de 4-10 d'un cent pour cent, qui sont les pentes les plus fortes qui puissent permettre une exploitation efficace du chemin, ainsi que le représentant de Norfolk-nord (M. Charlton) l'a parfaitement démontré à la Chambre. Le ministre des Finances avait adopté une estimation plus basse, mais, ensuite, il ajoute 25 pour cent, afin de permettre de réduire l'inclinaison des pentes au point nécessaire, d'après le représentant de Norfolk-nord. Le ministre des Finances calcule que les 1,475 milles de voie ferrée de Québec à Winnipeg coûteront $35,000 par mille, soit $51,625,000 en tout. L'intérêt des sommes consacrées à la construction est porté à $4,137,095, ce qui donne $68,262,095 comme coût total de la ligne entre Moncton et Winnipeg.

Voici ce qu'il faut se demander : Cette estimation est-elle raisonnable et est-il probable que l'avenir justifiera les calculs du ministre des Finances ? Quelle que grande que soit sa réputation parmi la députation et le public, nous ne devons pas accepter sans examen la déclaration de qui que ce soit. Il faut chercher sur quel fondement elle repose. Aussi, je me propose d'examiner si l'assertion du ministre est bien fondée.

Dans un récent discours plein de feu et d'éloquence, le ministre de l'Intérieur a cité les calculs de M. Stephens, principal ingénieur de la Compagnie du Grand Tronc, relativement au coût des 530 premiers milles de la ligne à l'est de Winnipeg divisés en trois sections. L'estimation moyenne est de $31,415, par mille. Celle du ministre des Finances est de $35,000 par mille, somme beaucoup plus élevée. De plus, les calculs du ministre fixant le coût à $35,000 par mille couvrent toute la distance entre Moncton et Winnipeg, tandis que ceux de M. Stephens ne se rapportent qu'à une partie du chemin à l'est de Winnipeg, où, dit-il, les frais de construction seront sensiblement augmentés à cause de la distance éloignée d'où on tirera les matériaux et les approvisionnements. Il ajoute que plus à l'est, les frais de construction seront probablement moins élevés. J'infère donc, non seulement, que le ministre des Finances a été prudent dans ses calculs, mais que, comme d'habitude, il les a basés sur les circonstances les plus défavorables. Sa prudence est si grande—ses exposés budgétaires nous l'ont appris—que, loin d'embellir la situation, il est enclin à pécher par l'excès contraire, et nous constatons toujours avec plaisir que les évènements justifient et même dépassent ses prévisions.

A quel chiffre, maintenant, le leader de l'opposition estime-t-il le coût de l'entreprise? On se rappelle m'avoir entendu dire qu'il y avait un écart de $15,739,000 entre son estimation du coût de la division de l'est et les calculs du ministre des Finances. Pourquoi le chef de la gauche estime-t-il à $40,000 le prix de revient d'un mille de la voie ferrée, s'il veut être sincère et modéré, s'il ne désire pas majorer les chiffres pour effrayer les électeurs du Canada et les rendre hostiles à l'entreprise ?

Pourquoi $40,000 par mille, lorsque M. Blair qui peignait la situation sous le jour le plus sombre, estimait que le même chemin coûterait $35,000 par mille ? Bien plus, pourquoi dit-il que la voie ferrée coûtera $40,000 sur toute la distance qui sépare Moncton de Winnipeg lorsqu'il admet que la section des montagnes coûtera $50,000 par mille ? Y a-t-il un océan de montagnes entre Moncton et Winnipeg ? Est-ce là ce qu'il veut dire ? Il doit le croire, autrement il n'aurait jamais estimé les frais d'établissement de la ligne dans tous les endroits à $10,000 seulement de moins que le coût de la construction du chemin à travers les montagnes Rocheuses. Par conséquent, je soutiens que son estimation n'est pas juste, tandis que celle du ministre des Finances est éminemment raisonnable et modérée.

Les frais d'établissement de la ligne dépendent de l'inclinaison que nous donnerons à la voie ferrée. Evidemment, nous pouvons construire le chemin pour $31,415 par mille comme le dit M. Stephens; mais les déclivités seront-elles celles qui, au dire du représentant de Norfolk-nord, sont indispensables au

succès de l'entreprise—déclivités ne dépassant pas 4-10 d'un pour cent et représentant une élévation d'environ 20⅘ pieds par mille ? Dans ses calculs, le ministre des Finances a tenu compte de ces excellentes pentes. Que dit M. Stephens à ce sujet ? Il déclare que l'inclinaison de la voie ne dépassera 4-10 d'un pour cent; mais il ajoute qu'à son avis, sur une grande partie de la distance, les pentes pourront être réduites à 3-10 d'un pour cent ce qui représente une inclinaison inférieure à 16 pieds par mille. Il y a dans la région que j'habite un chemin de fer qui traverse la ville où j'ai mon domicile, le Michigan-Central. Cette voie ferrée, entre Buffalo et Détroit, présente une inclinaison extrême de 19 pieds par mille; des convois de 60 à 70 wagons de marchandises y circulent avec facilité. Il n'est pas rare d'y voir passer des trains d'un demi-mille de longueur. Cependant, dans cette contrée septentrionale qu'un député de la gauche nous représente contre entrecoupée par des chaînes de montagnes, un ingénieur de la Compagnie du Grand Tronc, dont le seul intérêt est de servir ses patrons et d'accomplir son devoir, croit que nous pouvons avoir des pentes de 4 pieds par mille de moins que dans cette plaine d'Ontario. Si nous obtenons ce résultat, nous pouvons être certains du succès de l'entreprise.

Le ministre des Finances estime à $68,262,095 le coût de la division de l'est. A cette somme il faut ajouter $2,000,000, estimation modérée du coût de la construction du pont de Québec. Nous obtenons comme total $70,265,095. Les calculs du ministre des Finances cette année seront les mêmes que l'an dernier, sauf peut-être en ce qui a trait au service de l'intérêt sur les obligations dont nous garantissons le remboursement et dont le produit sera consacré à la section des montagnes. L'an dernier, nous devions garantir le remboursement des trois quarts des frais d'établissement de la section des montagnes jusqu'à concurrence de $30,000 par mille. Cette année, nous garantirons les trois quarts du coût de la construction, quel qu'il soit. Admettons pour les fins du raisonnement, ne désirant pas fendre un cheveu en quatre, l'exactitude des calculs de mon honorable ami, le chef de l'opposition, qui estime à $50,000 par mille les frais de l'entreprise. Cela porterait à $3,780,000 l'estimation de l'intérêt à payer, supputé l'an dernier, à un peu plus de $3,000,000 par le ministre des Finances. Cela porte à $18,535,040 le montant total requis par le service de l'intérêt. Mais, ainsi que le faisait observer le ministre, on n'aura pas besoin de ces fonds à une époque fixe. Nous pourrons remettre à un fidéicommissaire une certaine somme pour payer l'intérêt au fur et à mesure de l'échéance et, conséquemment, les fonds ainsi placés seront moins élevés que le total de l'intérêt à payer. Même en tenant compte de l'augmentation du coût de la section des montagnes, il suffira de placer $14,325,706 maintenant pour pourvoir au paiement de l'intérêt à l'échéance. Notre excédent s'étant élevé à $14,345,166 l'an dernier, il suffira encore lorsqu'on aura fait entrer en ligne de compte les modifications que le contrat a subies.

Le leader de la gauche a reproché au très honorable premier ministre d'avoir dressé un épouvantail pour effrayer les électeurs, en parlant du retrait possible du privilège de transit. Pourtant, sans entrer dans les détails il me semble clair que le retrait possible de ce privilège, ainsi qu'on l'appelle, ne peut être un épouvantail, puisque le Congrès américain a autorisé le président à y mettre fin en aucun temps. Certes, lorsqu'un corps législatif représentant quatre-vingt millions d'habitants s'occupe d'une question, on peut difficilement la mettre de côté en disant que c'est un épouvantail.

D'un autre côté, je dois accuser mon honorable ami, le leader de l'opposition, d'avoir évoqué l'idée d'une catastrophe financière pour semer la terreur parmi les électeurs du Canada. En définitive, à quoi bon examiner ces abstraites théories financières? Quel est le nombre des Canadiens qui entreront dans le dédale de ces questions de chiffres ? Le premier venu a une manière bien simple de poser le problème. Que fait-il en pareille occurrence ? Il se dit : Tout se résume à ceci : l'entreprise réussira-t-elle? Si elle est couronnée de succès, la garantie ne nous coûtera rien, car nous ne serons pas tenus au remboursement, l'entreprise rapportant suffisamment pour faire face à toutes les obligations. Il se dit encore : En cas de succès, la division de l'Est ne nous coûtera rien, attendu que le Grand-Tronc-Pacifique l'exploitera pendant 50 ans à dater de son parachèvement et que, pendant 43 ans, l'entreprise rapportera assez pour payer l'intérêt des emprunts contractés pour la mener à bonne fin. Puis, à l'expiration des 50 ans, si c'est notre bon plaisir, nous reprendrons possession du chemin qui aura une valeur beaucoup plus grande. Il se demandera, cependant : Qu'est-ce qui nous prouve que l'entreprise réussira ? On pourrait invoquer la bonne foi et la promesse du gouvernement, mais que peut-on attendre autre chose de lui quand il s'agit du projet le plus colossal qui ait jamais été proposé au Canada? En vérité, le gouvernement est tenu de déclarer que le succès couronnera l'entreprise. D'un autre côté, l'opposition prétend que son sort est douteux, que le pays court de grands risques, qu'il n'est pas sage de nous lancer dans une entreprise aussi colossale sans être mieux renseignés et que tout fait craindre un insuccès. Il se dira de nouveau, en haussant les épaules : Comment l'opposition pourrait-elle tenir un langage différent au sujet du principal article du programme du gouvernement qu'elle cherche à renverser? La soif du pouvoir porte l'opposition à blâmer l'entreprise. N'y a-t-il pas, se demandera-t-il, en dehors de l'arène politique des gens auxquels je puisse me fier? En guise de réponse,

je pourrais lui montrer du doigt les experts, sir Charles Rivers-Wilson et M. Hays. Il me dirait probablement: J'ai pleine confiance dans leur jugement, mais quelle garantie ai-je de leur sincérité? A cette demande, il me semble qu'il y a une réponse victorieuse à faire : Puisqu'ils confirment ce qu'ils disent en mettant dans l'entreprise $15,000,000 des fonds appartenant au Grand Tronc dont ils sont, respectivement, le président et le gérant général, ils nous donnent la meilleure preuve de leur bonne foi. Ils ne se contentent pas de donner leur parole. Je ne doute pas que le premier venu acceptât cette démarche comme le meilleur témoignage de leur sincérité. Je parle du commun des mortels, de celui qui n'est ni un grit invétéré, tenu d'approuver le projet ministériel, à tort ou à raison, uniquement parce que ses ancêtres depuis trois ou quatre générations ont été libéraux, ni un tory intraitable, obligé de combattre le projet parce qu'il descend d'une longue lignée de conservateurs, mais de celui qui recherche la vérité pour se former une opinion. Je déclare que celui-là, en constatant que deux des plus grandes autorités de l'empire britannique en matière de chemin de fer qui, depuis des mois, depuis l'origine de ce projet jusqu'à présent, ont consacré leurs temps, leurs capitaux et autres ressources à l'examen approfondi de cette entreprise avec le concours de tous les experts qu'ils ont trouvés, ont tiré la conclusion que le succès couronnera le projet et consenti à mettre $15,000,000 et plus en jeu, si nous faisons entrer en ligne de compte les $20,000,000 qu'ils devront consacrer au matériel roulant et les autres millions destinés aux améliorations—celui-là, dis-je, après toutes ces constations se dira : Je ne passerai pas les nuits à m'inquiéter des obligations que le pays assume, au dire du leader de l'opposition ; je préfère m'en rapporter à l'avis de ces experts choisis hors de l'arène politique et qui ont prouvé la confiance que l'entreprise leur inspirait en y plaçant de nombreux millions.

Quelqu'un a demandé : Que nous procureront ces lourdes dépenses ? Voici : d'abord, nous aurons 1,875 milles de voie ferrée dont nous serons propriétaires et qui, à l'expiration du bail, vaudront autant et plus que ce qu'ils nous auront coûté. Voilà ce que nos capitaux nous rapporteront ; mais qu'aurons-nous en échange des $14,325,706 qui, placés maintenant, seront nécessaires pour faire face au paiement de l'intérêt ? Quels bénéfices en retirerons-nous à part le développement du pays ? Mon honorable ami, le ministre de l'Intérieur (M. Sifton), habitué à dire ce qu'il pense et à parler sensément, nous a déclaré à la dernière session que la construction de ce chemin dans les Territoires aurait pour résultat de mettre sur le marché 20,000,000 d'acres de terre qui n'ont aujourd'hui aucune valeur, parce qu'elles sont inaccessibles, sans parler des établissements de famille mis en réserve par l'Etat. Le ministre est convaincu—et les annales du Nord-Ouest justifient ses prédictions—que, dix ans après le parachèvement de la ligne, ces terres se vendront $3 l'acre ; de sorte que les $14,000,000 d'intérêts payés nous rapporteront $60,000,000 en bon argent. Ce n'est pas tout. Mon honorable ami le ministre des Douanes (M. Paterson) a dit que, vraisemblablement, nous ne pourrions pas fabriquer au pays tout le matériel d'exploitation requis, représentant $20,000,000 en chiffres ronds. Dans l'hypothèse où nous en importerions la moitié, soit $10,000,000 en valeur, cela nous donnerait, de plus, $3,500,000, montant des droits douaniers. Je pourrais pousser le raisonnement plus loin et établir que nous importerons non seulement ce matériel roulant, mais aussi de grandes quantités d'autres matériaux destinés à l'établissement du chemin, et que les milliers d'ouvriers employés à la construction de la voie importeront sans doute une foule de marchandises étrangères. Prenant $1,500,000 pour estimation modérée des droits perçus sur ces importations, on arrive à $65,000,000 de bon argent, représentant le produit de la vente des terres et les recettes douanières, comme résultat d'une dépense de $14,325,706. Que retirerons-nous de plus ? Peut-on douter que dans vingt ans, nous aurons un million de colons établis dans des contrées aujourd'hui désertes ? L'an dernier, la recette de la douane et de l'accise représentait $8 par tête de la population. Il y aura au pays un million d'habitants de plus qui contribueront à payer $8 et à supporter les frais de l'entreprise. Et encore ? Des milliers d'hommes seront employés à la construction de la ligne et des dizaines de milliers d'autres fabriqueront dans les usines les articles nécessaires aux premiers et les matériaux destinés à la voie ferrée. Les cultivateurs canadiens, dont les intérêts me sont toujours chers parce que je représente un groupe de la population agricole, auront un marché plus vaste pour la vente de leurs produits, non seulement à cause des ouvriers du chemin de fer, mais à cause de l'augmentation de la consommation résultant du surcroit des artisans employés dans les usines à la fabrication des matériaux et des approvisionnements. Donc, la réalisation de ce projet profitera à toutes les classes de la population.

J'ai été surpris d'entendre le représentant d'Elgin-ouest déclarer que la population canadienne ne retirerait aucun avantage de cette entreprise. Pourquoi ? Est-ce parce que la ligne ne traversera pas son district électoral ? Elle ne passe pas à moins de centaines de milles de ma circonscription. Pourtant, celle-ci renferme des manufactures qui seront obligées d'agrandir leurs usines pour remplir les commandes que feront naître l'établissement du chemin et des cultivateurs qui trouveront de meilleurs débouchés pour leurs produits. Le comté d'Haldimand, que je représente, bénéficiera directement et indirectement de la construction de la voie ferrée. Et ainsi de suite.

Pourtant, nous retirerous des avantages beaucoup plus considéables que tous ceux

là. A cause de la dépense de tous ces fonds, de l'augmentation du nombre des ouvriers, de l'écoulement facile des produits, la construction de ce chemin créera une ère de prospérité qui soustraira le Canada à la crise qui pourrait régner dans toute autre partie du monde civilisé. De plus, nous avons des flottilles de vaisseaux marchands tant sur l'Atlantique que sur le Pacifique, car cette compagnie s'est engagée à transporter le fret considérable qu'on lui offrira sur les deux plages. Que sortira-t-il encore de cette boîte de Pandore nationale ? Quelques avantages pour chacune des provinces. Pour l'Ile du Prince-Edouard, car les produits de cette terre fertile trouveront des débouchés meilleurs au Canada et à bord des steamers qui mettront le cap sur les ports du Canada en plus grand nombre qu'autrefois. Dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick les usines se multiplieront et les vaisseaux gagneront les ports aujourd'hui négligés de ces provinces. Le Nouveau-Brunswick retirera encore un autre avantage—le développement de l'intérieur de cette province si richement douée, qui en fera ce qu'elle devrait être et ce qu'elle sera si le parti libéral préside longtemps à ses destinées. Qu'y aura-t-il pour Québec ? L'essor donné à cinq comtés de la rive sud. De plus, la fière vieille cité de Québec deviendra, ce que sa destinée lui réservait, un port de mer sans rival sur ce continent. Elle possède les avantages voulus et je me demande pourquoi le commerce ne prendrait pas cette route après le parachèvement du chemin. Le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest jouiront de l'abaissement des tarifs du transport, de la cessation de l'encombrement et des monopoles, et de l'exploitation des plaines incultes. La Colombie Anglaise aura, outre de meilleures communications par voie ferrée, le développement de régions nouvelles, riches par leurs mines, leurs forêts et leur sol. Bien plus, elle verra se créer sur le Pacifique un port destiné à devenir le principal port sans exception du littoral du Pacifique. Cela ne souffre aucun doute, à cause de sa proximité de l'Orient dont l'immense trafic fera surgir sur nos bords la ville la plus importante du continent américain.

Tournons maintenant les yeux vers Ontario que nous avons à dessein placé au dernier rang. Qu'obtiendra Ontario ? Mon honorable ami de Grey-est (M. Sproule) a posé à dessein cette question fort pertinente : Qu'obtiendra Ontario ? Certains députés ont dit que poser cette question était le propre d'un esprit étroit. Je crois qu'il n'en est rien. A mon avis, cette interrogation est de mise dans la bouche d'un représentant d'Ontario. Ontario n'est pas seulement une province, c'est un empire sous le rapport du territoire ; elle est aussi vaste que le New-Hampshire, le Vermont, le Rhode Island, le Connecticut, le Massachusetts, l'état de New-York et la Pensyvanie réunis auxquels on

aurait ajouté vingt millions d'acres et plus. Moins de 20,000,000 d'acres de cette immense superficie sont cultivés—ou même sujet à la taxe foncière. Peut-être faut-il attribuer cette question au peu de largeur de vues du représentant de Grey-est qui croit qu'Ontario finit aux limites du comté de Grey ou de sa circonscription électorale. J'espère qu'il tient aussi compte d'Haldimand que je n'aime pas à laisser de côté. L'honorable député demande quelle sera la part d'Ontario. Ontario aura cette superbe ligne de chemin de fer qui traversera l'intérieur de la province.

Je viendrai derechef à la rescousse de mon honorable ami de Grey-est auquel on reproche l'étroitesse de ses idées et je dirai en toute franchise, parlant au nom de la population d'Ontario, qu'à mon avis, les habitants de cette province sont jusqu'au dernier de braves Canadiens aux idées larges. Nous croyons avoir fait des sacrifices pour le reste du pays, et nous consentons volontiers à en faire de nouveaux.

Cependant, nous reconnaissons qu'Ontario forme partie intégrante du Canada et que les progrès de cette province profitent au pays. Tout attachés que nous soyons à chaque parcelle du sol canadien depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique, nous le sommes nécessairement davantage à notre propre province. Nous consentons à agrandir vos champs emblavés du Nord-Ouest, mais nous voulons également étendre nos forêts d'épinette au nord. Nous favorisons l'exploitation des mines de la Colombie-Anglaise sans vouloir négliger les richesses que recèle le nord de notre province. Nous voulons créer des foyers dans l'intérieur du Nouveau-Brunswick, dans les régions septentrionales et méridionales de Québec, mais nous exigeons que la population puisse aussi s'établir au nord de notre province. Nous ne refusons pas de favoriser le développement de vos pêcheries de l'Atlantique et du Pacifique, mais nous désirons en même temps favoriser nos propres pêcheries dans cette vaste mer intérieure bornée au nord par Ontario. C'est donc poser une question pertinente que de demander quels avantages cette ligne procurera à Ontario.

Eh bien, le projet ministériel nous dotera en premier lieu d'au moins 800 milles de voie ferrée traversant cette terre promise du nord dont j'ai conseillé d'exploiter les ressources. Voilà pour le Nouvel-Ontario. Et pour les anciennes régions de la province ? La grande majorité de nos villes et de nos villages auront accès par un plus court chemin au Nord-Ouest destiné à être pendant des années notre grand centre d'approvisionnement. De quel avantage cela peut-il être? Dans Ontario, il y a de grandes entreprises industrielles. Nous espérons les voir se maintenir et s'étendre sans cesse. L'industrie manufacturière souffre d'un grand inconvénient dans notre province—le prix du combustible. Pourtant, grâce aux progrès

de la science, l'électricité a été découverte et nous nous occupons présentement d'asservir nos immenses chûtes d'eau à la production de l'énergie électrique. A Niagara où, au dire de lord Kelvin, il est possible de produire 7,000,000 de forces—quantité prodigieuse—trois puissantes compagnies sont à l'œuvre. La dernière entrée en scène produira 125,000 forces. Ces compagnies transmettant une partie de la force motrice jusqu'à la cité de Toronto et, dans ce grand centre industriel, on constate qu'il suffit de 35,000 chevaux-vapeur pour tous les besoins, y compris la circulation des tramways et l'éclairage à l'électricité qui n'appartiennent pas à proprement parler à la catégorie des industries. Dans la province de Québec, on transmet déjà l'électricité de Shawanigan-Falls à Montréal. La déperdition subie pendant la transmission diminue constamment. Nous savons que des compagnies de l'endroit produisent la force motrice sur une grande échelle et qu'elles peuvent la transmettre à perpétuité. Aussi, nous qui habitons ce coin d'Ontario appelons-nous de nos vœux l'époque où la force motrice sera fournie à chaque village et à chaque hameau de la péninsule du Niagara et dans un rayon de cinquante milles au-delà, à un prix si minime que nous pourrons exploiter nos usines aussi économiquement qu'on peut le faire au moyen de la houille dans les autres provinces même lorsque les fabriques s'élèvent près de l'orifice du puits de mine. Ontario prendra un essor immense. Croyez-vous que nous consentions à nous priver des communications directes que cette ligne nous procurera avec les marchés où s'écouleront nos produits manufacturés ? Non, et je déclare que ce projet, tel qu'il nous est présenté, est d'une importance vitale pour Ontario.

Le représentant de Grey-est est allé jusqu'à dire que cette entreprise réléguera Ontario à l'écart. Je me demande s'il a jeté un simple coup-d'œil sur la carte où se trouve indiqué grossièrement le tracé de ce grand chemin de fer. S'il l'a fait, il a constaté que la moitié de la province d'Ontario se trouve au nord de la ligne projetée, bien que les cantons de bois du nord ne s'étendent peut-être qu'à quelques centaines de milles. Il y a là des gisements de minerais aussi riches que ceux du Klondike, s'ils ne renferment pas le même précieux métal. Pourtant, l'honorable député de Grey-est persiste à ne vouloir qu'une seule ligne transcontinentale longeant les lacs. C'est le projet de l'opposition qui reléguerait Ontario à l'écart tandis que le nôtre mettra cette province en évidence.

Il la mettra sur le parcours des voies de communication entre l'Orient et les grands centres commerciaux de l'Europe. Il nous donnera un chemin de fer qui nous rapprochera de Liverpool, abrégeant de plus de 100 milles la distance qui sépare Liverpool de Yokohama en passant par le Transsibérien. Il nous placera à la tête du mouvement commercial en ce qui a trait au transport, après nous avoir procuré tous les avantages fabuleux que j'ai signalés.

Nous pouvons vanter notre projet à notre aise, mais quelqu'un dira peut-être : Est-ce que le contre-projet de l'opposition n'est pas aussi avantageux pour Ontario ? Loin de là, à mon avis. Que propose l'opposition ? Elle veut d'abord prolonger l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne. De quelle manière ? En achetant le chemin de fer Canada-Atlantique. Ils parlent bien, à vrai dire, d'une nouvelle ligne, mais ils sont si hostiles aux voies ferrées parallèles que nous ne pouvons supposer rien de tel de leur part. Il nous faut croire que nos adversaires achèteraient le Canada-Atlantique pour atteindre les ports de la baie Georgienne. Mais nous nous y rendons déjà. Quel avantage ce projet procurerait-il à Ontario ? Nous dépenserions quinze ou vingt millions, sans faire retourner une pelletée de terre, sans procurer du travail aux nôtres, sans agrandir les marchés ouverts à nos cultivateurs, à nos manufacturiers. Nous ne ferions rien, si ce n'est dépenser quelques millions. Ils construiraient peut-être un embranchement d'environ 100 milles sur Sudbury, mais dans quelle mesure cela contribuerait-il à développer le pays ? Très peu. Que dépenseraient-ils en salaires ? Une somme insignifiante.

Ils ont aussi proposé, l'an dernier—on a moins parlé de ce projet à la présente session et je crains qu'il n'aille rejoindre ce tas de déchets dont le leader de la gauche nous a si fréquemment entretenu—ils ont proposé, dis-je, d'acheter la pire section du Canadien du Pacifique au prix de plusieurs millions de dollars. Ce projet n'exigera aucun travail, n'entraînera aucune dépense dont les nôtres pourraient profiter. Quelle aubaine ce serait pour Ontario ? Pas un seul acre de terre nouvelle, pas un seul arbre mis à la portée du commerce, pas un seul mille de moins sur la distance qui nous sépare des centres commerciaux. Voilà leur projet jusqu'à Fort-William.

Ils ont ensuite proposé de diminuer les pentes de l'une des voies ferrées existantes, ou des deux, le Canadien du Pacifique et le Canadien du Nord. Par là, on mettrait un peu d'argent en circulation, mais quel autre avantage ressortirait de la réalisation de ce projet. Comment renforcirait-elle le lien qui unit les fertiles plaines de l'ouest et de l'est? Nos adversaires voudraient que le Canada conservât toujours la taille exigüe de la guêpe. Je ne veux pas tremper dans un pareil projet. Ainsi que le disait l'an dernier le ministre des Douanes, nous avons une ligne, une ceinture d'acier placée au bord des rives escarpées du lac Supérieur.

Je pourrais aussi étudier cette question au point de vue militaire. Le projet de l'opposition nous donnerait un chemin de fer qu'une armée ennemie pourrait facilement atteindre et détruire à plusieurs endroits, tandis que celui que propose le gouvernement, est à l'intérieur du pays et à l'abri de

toute tentative. L'opposition n'offre donc qu'un trompe l'œil à la grande province d'Ontario, avec ces 126,000,000 d'acres de terre et sa population de deux millions et quart. J'excuse le chef de l'opposition d'avoir conçu un pareil projet, car cette partie du pays lui est relativement inconnue. Mais ce que je ne comprends pas, c'est qu'il impose sa manière de voir à ses partisans, forts par le nombre mais peu courageux, qui n'osent pas dire un mot en faveur de leur province. Ils doivent pourtant se rendre parfaitement compte de la situation telle que je viens de l'exposer, car ils sont autant, sinon plus intelligents que moi. Mais la discipline de parti les rend muets comme des carpes et ils n'osent protester contre le projet du chef de l'opposition qui n'apporterait rien ou presque rien à Ontario, comparé à ce que le projet du gouvernement donne à cette province.

Cependant, tout espoir n'est pas perdu pour Ontario, puisque l'honorable chef de l'opposition—il faut lui rendre cette justice—nous dit : Après que j'aurai dépensé tous ces millions, que j'aurai acheté une flotte sur les grands lacs, que j'aurai établi des gares et construit des élévateurs pour les cultivateurs de l'Ouest, quand j'aurai, en un mot, dépensé peut-être $200,000,000, j'engagerai des explorateurs et s'ils trouvent vers le nord de bonnes terres, je vous donnerai un chemin de colonisation pour amener de l'écorce de pruche dans les centres populeux de la province.

Pour ma part, M. l'Orateur, je ne veux pas d'un pareil chemin qui ne pourrait se suffire à lui-même. Nous voulons un chemin de fer, le long duquel le trafic local viendra s'ajouter au trafic direct, pour assurer le succès de l'entreprise. Si l'on sépare ces deux trafics on compromet le succès des deux lignes. La province d'Ontario ne peut pas se contenter du projet du chef de l'opposition. Quand le trésor sera vide, quand notre dette aura pris des proportions énormes, quand la population sera effrayée des obligations contractées par l'Etat, ce sera alors le temps, dit-il, de dépenser encore quelques millions de plus. Quand cela? Demain ; plus tard ; dans quelques années. La construction de cette voie transcontinentale prendrait des années et des années et ce n'est que dans un avenir éloigné que nous pourrions espérer jouir des avantages du transport à bon marché dans la partie nord d'Ontario. Ce que je viens de dire de la province d'Ontario s'applique avec une égale force à la province de Québec.

Je n'ai que quelques mots à ajouter et je les consacrerai à étudier cette proposition délicieusement vague que le chef de l'opposition ose appeler une résolution et qu'il a appuyé d'un discours dont je me plais à reconnaître l'habileté. Cette résolution me rappelle ces pancartes qu'on voit dans les restaurants : " Si vous désirez quelque chose qui n'est pas sur le menu, demandez-le." Son intention était évidemment de ne rien

laisser de côté et il lance une invitation générale. Il dit à ses amis. Si dans votre région il y a quelque chose que vous désirez avoir, lisez ma résolution et vous l'y trouverez. Cela vous servira pour votre élection. Voyons un peu en quoi consiste cette résolution vraiment amusante. Le paragraphe (a) dit :

Développer et étendre le réseau des voies ferrées de l'Etat et en libérer l'administration de toute influence ou ingérence politique.

L'honorable ministre de l'Intérieur a fait bonne justice de ce paragraphe. Nous pourrions rappeler que l'opposition s'est opposée, par tous les moyens, à la prolongation de l'Intercolonial jusqu'à Montréal, ce qui était le premier pas vers l'extension du réseau de l'Etat. Quand à ce vœu, en faveur de l'affranchissement de toute ingérence politique, c'est certainement ce que j'ai vu de plus fort. Quand on se rappelle la manière dont les conservateurs administraient l'Intercolonial, la désinvolture avec laquelle ils transportaient gratuitement les électeurs aux bureaux de votation, l'indifférence avec laquelle ils s'occupaient des intérêts commerciaux du pays, quand on se rappelle tout cela, il est impossible de ne pas se dire que cette résolution n'est pas un loup sous la peau d'un agneau. Cela nous rappelle malgré nous le dicton :

When the devil was sick, the devil a saint would be.
When the devil was well, the devil a saint was he.

Obtenir une direction absolue et complète des tarifs et des facilités de trafic en retour d'un subside raisonnable pour aider à la construction ou à l'amélioration des chemins de fer.

Nous nous sommes déjà assurés de la haute-main sur les tarifs, et je n'en dirai pas davantage sur ce point.

Améliorer et étendre notre système de canaux, développer nos routes fluviales et outiller parfaitement nos ports nationaux sur les grands lacs, le Saint-Laurent et le littoral maritime.

Tout cela n'est qu'une paraphrase de ce qui a été dit l'an dernier. Alors, il ne s'agissait que des ports de l'Atlantique, mais à présent qu'on a augmenté le nombre des districts électoraux, sur la côte du Pacifique, le projet s'étend aux deux littoraux. Le gouvernement actuel a travaillé à améliorer et outiller les ports de mer et les ports intérieurs du pays ainsi que notre navigation fluviale et maritime. Il a dépensé $40,000,000 pour améliorer le transport par eau. Il n'y a donc rien de nouveau dans cette partie de la résolution :

Perfectionner notre système d'élévateurs et nos installations terminales.

Ne dépensons-nous pas des sommes considérables pour perfectionner nos installations terminales et outiller nos ports de mer et de l'intérieur ? Il suffit d'ouvrir les comptes publics pour s'en rendre compte ; mais chaque fois que nous entreprenons d'ouvrir de

nouveaux débouchés au commerce, nous entendons l'opposition nous reprocher de gaspiller les deniers du pauvre peuple. Voilà la manière de discuter de nos adversaires, ce qui ne les empêche pas de promettre la création de nouvelles routes, lorsqu'ils seront au pouvoir.

Assurer, sous le contrôle et la direction du gouvernement, ou sous sa maîtrise propre, là où la chose serait possible, le transport ou les pouvoirs de circulation en commun partout où une voie ferrée peut utilement donner passage à d'autres réseaux, et de procurer ainsi au public un transport plus économique et un service plus efficace.

"Partout où une voie ferrée peut utilement donner passage à d'autres réseaux." C'est nous qui avons inauguré cette politique à la dernière session. Nous avons voulu assurer la circulation en commun sur la division de l'Est, et l'opposition, ainsi que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) ont ri de ce projet qu'ils déclaraient impossible, bien que deux honorables députés de la droite eussent fait savoir à M. Blair et à l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) que cela se pratiquait déjà sur un parcours de plus de 200 milles, dans Ontario, avec terminus et changement de locomotives à Saint-Thomas, et dans les provinces maritimes, entre Saint-Jean et Halifax. Cette proposition de circulation en commun sur nos chemins de fer vient trop tard, puisque nous l'avons déjà. Nous avons ensuite les quatre paragraphes de la fin :

1. La construction immédiate et l'exploitation, sous la direction de l'Etat, de lignes de chemin de fer dans l'ouest vers le Pacifique, tel que l'exigent l'importance énorme et le développement croissant des vastes régions occidentales.

L'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) a traité avec beaucoup de talent cette partie de la question ; plus que cela, il l'a aussi discutée avec une grande franchise, quand il a déclaré catégoriquement : Je n'appuierai jamais une proposition qui aura pour but la construction d'un nombre illimité de chemins de fer dans ce pays. Cette politique peut être excellente pour capter les suffrages des électeurs, mais je n'ai jamais été élu en cajolant le peuple et je ne commencerai pas aujourd'hui. Ce paragraphe concernant la construction de chemins de fer dans l'Ouest, selon que l'exigera le développement de ces régions, est bien général. Nous savons ce que pensent à ce sujet ceux qui demeurent à un mille d'une gare de chemin de fer. Songeons aussi aux intrigues auxquelles cela donnerait lieu et à toutes les promesses que cela permettrait de faire aux électeurs.

2. Le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne, et de là jusqu'à Winnipeg et le prolongement et l'amélioration du réseau des chemins de fer de l'Etat dans la province de Québec et dans les provinces maritimes.

Il fallait à ces provinces une compensation quelconque, pour remplacer ce que leur fait perdre ce changement apporté dans notre projet par l'opposition. De même qu'on promet une nouvelle voie ferrée à Ontario, on leur accorde sous forme de prolongement et d'amélioration tout ce qu'elles désireront.

3. Le développement et l'amélioration de nos canaux et de nos voies de navigation intérieure, et l'équipement complet et efficace de nos ports et termini sur l'Atlantique et le Pacifique, ainsi que sur le Saint-Laurent et sur les grands lacs.

Et enfin :

4. L'étude minutieuse et complète de la région entre Québec et Winnipeg en vue de la construction future des voies ferrées qui pourraient être utiles au public.

J'ai déjà discuté ces deux côtés de la question. En ma qualité de représentant d'Ontario, je me suis surtout attaché à faire ressortir les conséquences de ce projet, pour cette province, et à faire bien comprendre ce que nous ferait perdre le contre-projet de l'opposition. Je n'ai pu cacher la surprise que j'ai éprouvée en constatant le peu d'avantages que nous laissait entrevoir le plan de l'honorable député d'Halifax (M. R. L. Borden). En terminant, je remercie sincèrement la Providence de ce que nos adversaires ne soient pas dans une position qui leur permette de mettre leur projet à exécution.

M. M. K. RICHARDSON (Grey-nord): M. l'Orateur, je me déclare incapable de suivre mon honorable préopinant dans les considérations fantaisistes dans lesquelles il s'est complu. Mon imagination ne me fournit pas d'ailes assez puissantes pour m'élever à de telles hauteurs. A l'entendre on aurait pu croire que nous sommes redevables à son parti de toutes les grandes œuvres accomplies dans ce pays. Mais quand il s'agit d'examiner la chose de près, il est incapable d'indiquer une seule grande idée, une seule entreprise importante dont l'initiative soit due à son parti. Il est vrai que, jusqu'à un certain point, le parti libéral a complété certains travaux commencés par le gouvernement précédent. Les ministres du jour parlent avec complaisance du creusement des canaux, de la construction de quelques canaux nouveaux et de certains autres travaux et nous disent : Voyez ce que nous avons fait ; contemplez les merveilles que nous avons réalisées.

Tout récemment encore, le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) déclarait qu'il avait honte des hommes d'Etat qui s'étaient montrés si pessimistes à l'égard du Nord-Ouest lorsque le parti conservateur entreprenait la réalisation de cette grande entreprise nationale du chemin de fer Canadien du Pacifique. Ils condamnèrent le projet et inventèrent tout ce qu'il était possible d'inventer pour le faire manquer, mais aujourd'hui, ils voudraient en réclamer les mérite pour leur parti.

Je répète que je n'espère pas égaler l'éloquence dont l'honorable député qui m'a précédé nous a donné un échantillon. A l'entendre, on pourrait croire qu'il avait découvert et qu'il possédait le secret du succès natio-

nal, mais, à la reflexion, tout ce secret se résume à se lancer, tête baissée, dans un entreprise qui coûtera $150,000,000 ou $170,000,000, sans qu'il soit possible d'en attendre de bénéfices, pendant toute une génération, pour le seul avantage d'assurer dix ans de prospérité au pays. Si, par ce moyen, il est possible de rendre si prospère toutes les parties du Canada et toutes les classes de sa population, pourquoi n'en pas commencer une demi-douzaine et faire la fortune de tous les Canadiens ?

L'honorable préopinant, au début de ses remarques, a reproché à l'orateur précédent (M. Jabel Robinson) d'avoir condamné le projet de l'honorable chef de l'opposition. Ce reproche est injuste. L'honorable député d'Elgin-ouest, loin de condamner le projet du chef de l'opposition, a dénoncé celui du gouvernement comme indigne des hommes qui nous gouvernent.

Je remarque un grand changement dans le ton des discours prononcés cette année par les membres de la droite et ceux qu'ils prononçaient à la dernière session. L'honorable député d'Haldimand (M. A. T. Thompson) s'est montré plein de confiance. Il a mis à contribution l'esprit martial qui l'anime et lui permet d'affronter tous les dangers Seul de tous les orateurs de la droite, il a osé évoquer le fantôme de l'abolition du privilège de transit.

Mais l'honorable premier ministre nous a présenté son contrat supplémentaire sur un ton bien différent de celui qu'il avait pris pour nous soumettre son bill, à la dernière session. Alors, il était exubérant, plein d'espoir, il avait le cœur léger. Il avait presque l'air convaincu que nous étions pour avoir un grand chemin de fer transcontinental, allant d'un océan à l'autre, et du sommet où il se tenait, il semblait contempler la merveilleuse transformation que la construction de cette voie ferrée devait opérer dans tout le pays. Ce qu'il voyait de plus beau dans son esprit, c'est qu'il ne coûterait que $13,000,000 (Débats, 1903 page 7695). Cela s'accorde mal avec les déclarations faites ce soir par le député d'Haldimand qui, après avoir fait tous les retranchements possibles et après avoir donné libre cours à son imagination, comme toujours, a calculé que ce chemin de fer coûterait au pays la somme de $84,000,000. Comparons cela au chiffre de $13,000,000 donné par l'honorable premier ministre. Mais ce n'est pas tout ; le ministre des Finances devait trouver mieux encore que l'honorable premier ministre. Par d'habiles combinaisons et de subtils tours de passe-passe, il réduisait le coût du chemin à $8,000,000 ou $9,000,000.

Pour ma part je m'abstiendrai, ce soir, de faire des calculs sur le coût probable de cette entreprise. Je prendrai simplement ceux d'un homme que l'honorable premier ministre considère comme une grande autorité en matière de chemin de fer, un homme qu'il a jugé digne d'occuper la présidence de la commission des chemins de fer. Mais

avant d'aller plus loin, permettez-moi, M. l'Orateur, de faire contraster le ton larmoyant et piteux du dernier discours de l'honorable premier ministre, avec le ton joyeux et exubérant de celui de la dernière session. La mine contrite de ses collègues offrait un spectacle plein d'intérêt à contempler, pendant qu'il était occupé à avouer l'étonnante reculade qu'il a été obligé de faire. Son premier lieutenant, le ministre des Finances, aurait pu servir de modèle à un tableau représentant la douleur et le découragement ; l'honorable ministre des Douanes avait une mine d'enterrement ; la figure si joviale du ministre de la Justice disparaissait, soigneusement abritée sous les larges ailes d'un chapeau. On se serait attendu à trouver du défi et de la bravoure dans la contenance d'hommes comme mon honorable ami le colonel Thompson et le ministre de la Milice, mais ils ressemblaient plutôt à des soldats qui amènent leur drapeau après une capitulation.

La position du gouvernement aurait pu être bien différente s'il avait conduit ces négociations dans l'intérêt du pays, si l'honorable premier ministre avait été en état de se lever et de dire : L'an dernier, nous avons conclu un marché avec les représentants autorisés du Grand Tronc pour la construction d'un chemin de fer transcontinental; nous nous en sommes tenus à ce marché, repoussant toute modification, bonne ou mauvaise, parce que l'arrangement était définitif; nous avons fait adopter un bill par le parlement et nous l'avons envoyé au Grand Tronc pour parfaire le contrat, mais cette compagnie a délibérément ouvert de nouveau toute la question en refusant de ratifier le contrat, ou certaines clauses du contrat qui ne lui convenaient pas; elle nous fit savoir qu'il désirait tel et tel changement, mais nous lui avons répondu qu'elle devait accepter le contrat tel qu'il était ou le rejeter ; que nous n'étions pas à la merci du Grand Tronc ni d'aucune compagnie, que nous pouvions construire un chemin de fer transcontinental nous-mêmes et que puisque le chemin devait être construit avec l'argent et le crédit du Canada, il n'y avait pas de raison pour ne pas le construire, le posséder et l'exploiter nous-mêmes ; nous avons fait savoir au Grand Tronc que nous lui avions fait une excellente proposition et que si elle ne lui convenait pas, il pouvait la refuser, car nous pouvions facilement trouver une autre compagnie pour se charger de l'entreprise, ou nous en charger nous-mêmes. Si l'honorable premier ministre avait été en mesure de parler sur ce ton à la Chambre, s'il avait pu s'ériger sur un pareil piédestal de dignité, les applaudissements des deux partis auraient ébranlé les murs de cette salle et auraient eu du retentissement dans toutes les maisons et toutes les chaumières du pays.

Malheureusement, ce n'est pas ce qui a eu lieu. L'honorable premier ministre s'est présenté devant la Chambre avec la mine d'un

homme qui veut se faire pardonner, et son discours a produit sur ses collègues et ses partisans l'effet que je viens de décrire. Le gouvernement a perdu là une belle occasion, une occasion comme il s'en rencontre rarement. Si les ministres, dans ces négociations, avaient été animés du véritable esprit national, ils auraient provoqué dans notre jeune nation le sentiment que nous sommes de force à conduire nous-mêmes à bonne fin une entreprise de cette nature.

L'honorable premier ministre a débuté par quelques remarques concernant l'importance de la question des transports. Nous comprenons tous l'importance de cette entreprise, la complexité de ce grand problème et les difficultés que présente sa solution. C'est un des plus importants que cette Chambre ait à résoudre. Mais il est permis de douter de la nécessité d'un chemin de fer transcontinental. Cette question des transports en implique d'autres dont la solution immédiate est peut-être plus importante encore que la construction d'un chemin de fer transcontinental.

Au nombre de ces questions se trouve l'amélioration de nos ports et de nos débouchés sur l'océan, pour diminuer autant que possible les dangers de la navigation de manière à abaisser le taux des assurances que doivent payer les expéditeurs. Je crois que le gouvernement a déjà fait des démarches dans ce sens, et si nous ne pouvons pas obtenir des taux plus avantageux en Angleterre, je conseillerais la création d'un Lloyd canadien qui permettrait aux expéditeurs et aux producteurs de ce pays de lutter sur un pied d'égalité avec ceux qui expédient leurs marchandises par les ports américains. Il y a encore le creusement et l'élargissement de nos canaux qui occupent une grande place dans la question des transports.

Quant à la construction d'un chemin de fer transcontinental, si la question a son importance, l'initiative n'en vient pas du gouvernement mais du Grand Tronc qui en a fait lui-même la demande. Cette idée n'est pas née des besoins du pays; elle n'est pas le résultat du manque de communication par voie ferrée, ni à l'est ni à l'ouest. Ce n'est pas non plus une nécessité politique ou nationale, comme la construction du Canadien du Pacifique ou de l'Intercolonial. Il serait injuste de comparer le Grand-Tronc-Pacifique à l'un ou l'autre de ces chemins de fer, vu les circonstances actuelles. La construction du Canadien du Pacifique était une grande entreprise rendue nécessaire pour assurer l'entrée de la Colombie Anglaise dans la Confédération. Il nous fallait alors affronter des difficultés inconnues, devant lesquelles nous ne pouvions pas reculer. Mais il s'est trouvé des hommes courageux qui n'ont pas craint de tout risquer pour assurer le succès de l'entreprise, et par la suite les évènements leur ont donné raison. La construction de l'Intercolonial était aussi une nécessité politique résultant de la confédération. Ni l'un ni l'autre de ces chemins de fer ne peuvent donc être comparés à la construction d'un chemin de fer transcontinental, aujourd'hui.

On ne parle plus du danger de l'abolition du privilège de transit dont il a été tant question l'an dernier. Personne n'a osé sortir cet épouvantail de l'oubli, si ce n'est l'honorable député d'Haldimand, dans le discours qu'il vient de prononcer. Il n'y a jamais eu de réel danger de ce côté ; ce n'était qu'un épouvantail dont on espérait ne plus entendre parler. C'était une opinion assez généralement répandue que le chemin de fer Grand Tronc demanderait à pénétrer dans les Territoires du Nord-Ouest. Le merveilleux développement de cette zone fertile a été une révélation, non seulement pour nous, mais pour le monde entier. Nous avons probablement le plus fertile et le plus vaste pays à blé qu'il y ait dans le monde entier. Mais il est loin d'être négligé sous le rapport des chemins de fer. Ce n'est pas le manque de communications qui a donné lieu aux plaintes d'encombrement que nous avons entendus l'an dernier. Au cours de la dernière session nous avons subventionné 700 milles de chemin de fer dans le Nord-Ouest et il y a actuellement en voie de construction dans cette partie du pays, plus de 1,400 milles de chemin de fer. On ne manquait pas de chemins de fer, mais ces chemins n'avaient pas assez de matériel roulant pour transporter en très peu de temps une récolte extraordinairement abondante. Aujourd'hui ces difficultés sont en partie surmontées, et l'augmentation du matériel roulant augmente les facilités d'écoulement.

Examinons un instant la proposition du chemin de fer Grand Tronc. Cette compagnie a demandé une charte pour construire un chemin de fer partant de son réseau à North Bay, allant dans l'ouest et peut-être jusqu'au littoral du Pacifique, en traversant les Montagnes Rocheuses. Quelles dépenses cela aurait-il entraîné pour le pays, si la charte avait été accordée dans des circonstances ordinaires ? La subvention ordinaire de $6,400 par mille, sur un parcours d'environ 2,400 aurait coûté au pays $15,000,000. Mais grâce à la disposition relative au chemin de fer Grand Tronc et aux autres chemins de fer qui désirent pénétrer dans l'ouest, et qui permet d'utiliser les lignes déjà existantes ou dont la construstion est autorisée par une charte, il n'aurait pas été nécessaire de subventionner la partie du chemin construite dans la division des prairies. Dans cette région la construction d'un chemin de fer est si facile et si peu coûteuse, que le chemin se crée immédiatement des recettes suffisantes par son propre trafic. Nous n'aurions été obligés de subventionner que cette partie de la ligne traversant les montagnes et allant jusqu'à la mer, et cette subvention n'aurit pas dépassé $9,000,000 ou $10,000,000. Nous aurions eu ainsi un second transcontinental pour un dizième et peut-être un quinzième du prix que coûtera le projet actuel s'il est mis à exécution.

On dit que sir Charles Rivers-Wilson a fait une autre proposition que le gouvernement n'a pas voulu accepter. On dit aussi que le gouvernement a refusé absolument d'accorder une charte, à moins que le Grand Tronc ne songeât à construire un chemin allant d'un littoral à l'autre. Quel besoin y avait-il d'une entreprise aussi colossale? On dirait que le gouvernement a été entraîné dans un tourbillon d'influences contraires et qu'en dépit de sa force numérique dans cette Chambre, il n'a pu résister à ces influences. Il existe de nombreuses preuves à l'appui de cette supposition, et il en est résulté ce projet monstrueux qui répugne de plus en plus à la population, à mesure que les détails en deviennent plus connus.

Le gouvernement s'est laissé imposer un projet qui grèvera le pays d'obligations s'élevant de $150,000,000 à $170,000,000, tandis qu'il aurait pu obtenir le même résultat avec une dépense de neuf millions et demi de dollars.

Un des plus grands embarras du gouvernement est probablement la défection de quelques-uns de ses principaux partisans, en tête desquels il convient de mentionner l'honorable M. Blair, que l'honorable premier ministre considère comme la plus haute autorité du pays, en matière de chemin de fer, et qu'il a placé à la tête de la commission des chemins de fer. Comme j'aurai à citer l'opinion de M. Blair, je tiens à donner d'abord l'appréciation qu'en a fait l'honorable premier ministre, afin de mieux nous rendre compte de l'importance qu'il convient d'attacher à cette opinion. Voici ce qu'en dit l'honorable premier ministre :

Je me plais à reconnaître en lui un homme très habile et doué des plus grands talents, et, je le dis sans hésitation, il est impossible de trouver au Canada quelqu'un possédant à un plus haut degré que M. Blair les qualités requises pour être président de la commission des chemins de fer et administrer la loi dont il est lui-même l'auteur.

Voyons maintenant ce que M. Blair pense du projet qui nous a été soumis l'an dernier et qui n'a pas été du tout amélioré par les changements apportés. Parlant de la division de l'Est, M. Blair dit :

J'approuverais entièrement la construction de la partie de Québec par le gouvernement et son exploitation par le gouvernement, si ce dernier avait pris au préalable les précautions dont je viens de parler, ce qu'il n'a pas fait. Mon malentendu avec le gouvernement relativement à cette partie du chemin, se borne presque entièrement à ceci : il se lance tête baissée dans cette entreprise, sans réfléchir, sans avoir de garantie, tandis que s'il retardait un an ou deux, il pourrait se procurer des renseignements qui le justifieraient d'agir.

L'an dernier, quand on fit remarquer à l'honorable premier ministre qu'il manquait de données positives sur la nature du pays que le chemin de fer devait traverser, il répondit qu'il possédait des montagnes de renseignements. Malgré cela, il n'en a pas mis un seul sous les yeux de la Chambre. Tout ce qu'on nous donne, c'est l'opinion d'un missionnaire jésuite qui a visité une partie de ce pays, il y a 200 ans, et qui en a fait une description qui paraît passablement exagérée. En me servant du mot " exagérée " je ne prétends pas dire que ce missionnaire a écrit autre chose que ce qu'il croyait être absolument exact, mais il est évident qu'il n'a pas étudié ce pays avec l'œil exercé d'un ingénieur, pour se rendre compte s'il était propice ou non à la construction d'un chemin de fer. Même à l'heure qu'il est, il est impossible de soutenir sérieusement que cette région n'est pas virtuellement inconnue. Le simple bon sens exigeait que le gouvernement, avant de soumettre ce projet, fît faire des explorations, se procura des renseignements positifs, afin d'être en mesure de donner à la Chambre des données officielles sur lesquelles on peut baser une opinion raisonnée.

Au lieu de cela, on nous demande de nous engager aveuglément dans cette entreprise qui va entraîner le pays dans des frais énormes et aboutir peut-être à un échec complet. Je demanderai à la Chambre de me permettre de citer encore un extrait de ce discours de M. Blair. A la page 8671 des Débats de l'année dernière, voici ce qu'on lui fait dire :

Mais de la manière dont on y va, il est possible qu'on aboutisse à un désastre. Je ne sais pas, et personne ne sait si ce pays n'est pas d'une extraordinaire fertilité ; personne ne peut dire qu'il ne fournira pas un trafic considérable et ne contient pas en abondance les richesses variées que l'on trouve dans les autres parties du Canada. Personne n'est en état de dire qu'une compagnie qui exploiterait un chemin de fer dans ce territoire n'y ferait pas une fortune fabuleuse. Nous ne connaissons rien de ce pays. Nous ne possédons aucun renseignement. Le gouvernement n'en a pas non plus, ou s'il en a, je ne les connais pas, et il ne les a pas communiqués à la Chambre. S'il arrivait que ce pays ne fût pas fertile ; si l'expérience démontrait qu'il est incapable d'alimenter un chemin de fer ; s'il arrivait qu'il fût impropre à la colonisation ; s'il devenait avéré que le restant du Canada sera colonisé et peuplé avant cette région ; si l'on constatait que ce district ne peut fournir que du bois à pulpe qui ne sera exploité que lorsqu'on aura exploité toutes les autres régions boisées du pays ; s'il n'y avait pas de bois de construction, ou seulement du bois qui irait faire concurrence à celui de la Colombie Anglaise, qui est d'une exploitation plus facile et de meilleure qualité ; si, dis-je, un chemin de fer n'avait rien autre chose à attendre des ressources de ce territoire, quelle déplorable erreur commettrait le gouvernement en se lançant dans cette entreprise, et quelle responsabilité encourrait le parlement, en approuvant le projet ?

C'est là l'opinion de quelqu'un que le très honorable premier ministre nous signale comme l'expert le plus habile du pays en matière de chemin de fer. Voyons encore un peu quelle est l'opinion de M. Blair quant à ce projet du gouvernement. A la page 8678 des Débats de l'année dernière, on lui fait dire :

Je me crois donc obligé de déclarer que ce projet est une utopie, et c'est induire le peuple

canadien en erreur que de lui faire croire qu'il aura une voie publique transcontinentale à sa disposition, grâce à la construction de ce chemin, dont on pourra se servir en commun, en la manière énoncée dans ce bill et prévue dans ce contrat.

C'est là la critique du projet du gouvernement d'un grand chemin transcontinental, projet fondé sur la théorie qu'un train de chemin de fer peut partir d'Halifax et traverser le continent jusqu'au Pacifique, conduit par la même équipe, remorqué par la même locomotive, dirigé par les mêmes hommes. M. Blair détruit cette illusion, quand il demande : Où s'arrêtera-t-il, le soir ? Où s'approvisionnera-t-il ? Où trouvera-t-on le combustible et l'eau pour la locomotive, et où fera-t-on faire les réparations, s'il y a lieu ? Il a traité ce projet d'utopie. Et pourtant, ce gouvernement, dont on proclame l'esprit pratique, nous soumet une proposition contenant des erreurs tellement manifestes que même un apprenti en matière de gestion de chemin de fer ne s'y laisserait pas prendre. Je citerai encore un passage du discours de M. Blair, car il est l'expert accrédité du gouvernement, et personne au Canada, d'après le premier ministre, n'est mieux qualifié que lui pour donner une opinion en ces matières :

> Où est le nuage noir qui nous menace tant, qu'il faille ratifier immédiatement ce marché ? Pour ma part, je n'en vois pas la nécessité. A-t-on quelque raison de craindre que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ne nous permettra pas, dans deux ou trois ans d'ici, de construire ce chemin et de lui en faire un présent ? Craint-on qu'elle ne l'accepte pas ? A-t-on quelque bonne raison d'avoir ces craintes ? Je ne le crois pas. Je crois que nous trouverons cette compagnie aussi disposée dans deux ou trois ans d'ici à accepter des présents qu'aujourd'hui. Y a-t-il dans le nouveau pays un tel encombrement de trafic qu'il faille construire un chemin de fer ? Y a-t-il du malaise dans les affaires ? Des milliers d'ouvriers sont aujourd'hui employés dans les usines et dans les campagnes du Canada. Tous, heureusement, ont maintenant de l'emploi, est-ce une raison pour nous engager à construire un autre chemin de fer ? Je ne le crois pas.

M. Blair établit clairement que les craintes qu'apparemment on a voulu susciter dans le pays n'ont pas leur raison d'être. On a dit que le prix de revient de ce chemin de fer ne serait pas élevé. Mais à mesure que la discussion s'est faite, le montant s'est grossi de $8,000,000 à $9,000,000, de $10,000,000 à $13,000,000—chiffre fixé par le premier ministre—et ainsi de suite jusqu'à ce que nous ayons atteint avec le dernier à prendre la parole la somme de $84,900,000. Il y a une grande distance entre l'estimation du prix de revient de ce chemin de fer par ceux qui ont pris la parole en premier lieu, y compris le premier ministre, et celle de l'expert accrédité du gouvernement en matière de chemin de fer, l'homme le plus compétent, disent-ils, à exprimer une opinion sur la question. Nous nous souvenons tous que M. Blair estima le prix de revient de l'entreprise à $139,000,000. Rapprochez ce chiffre de l'estimation du premier ministre, qui n'était que de $13,000,000. Et à la suite des modifications que l'on nous propose maintenant, sur les instances de la Compagnie du Grand Tronc, il est bien clair que la dépense ne sera pas diminuée, mais qu'elle sera plutôt augmentée. Nous pouvons donc raisonnablement conclure que si M. Blair faisait l'estimation de ce que le chemin coûtera au pays en vertu du nouveau contrat, il dirait $150,000,000 ou $155,000,000. Quand on place ce chiffre en regard de celui de $8,000,000 ou de $9,000,000 dont il a d'abord été question, on se rend compte que ces premiers calculs sont simplement absurdes et ridicules. A la page 8688 des Débats, M. Blair dit :

> Mon honorable ami le chef de l'opposition a dit l'autre soir que nous changions la politique que nous avons suivie pendant ces années. Je vais plus loin et je dis que nous faisons davantage ; nous condamnons cette politique. Non seulement nous condamnous cette politique, mais nous écrivons notre propre condamnation en lettres qui ne pourront jamais être effacées. On dit que nous ne savions pas ce que nous faisions—que nous ne nous occupions pas de ce que nous faisions. Nous trouvons bon maintenant de détruire tout ce que nous avons fait et d'amoindrir les résultats de notre politique passée. C'est ce que le projet que l'on nous soumet aujourd'hui propose de faire Je proteste. Je crois pouvoir démontrer à cette Chambre qu'un peu de réflexion aurait fait hésiter ceux de mes collègues qui étaient déterminés à mettre ce projet à exécution.

Notez ces paroles : " Nous écrivons notre propre condamnation ". N'est-il pas clair que le gouvernement, aujourd'hui, en acceptant M. Blair, en le reconnaissant comme mieux qualifié qu'aucun autre au Canada pour exprimer un jugement sur les questions de cette nature, condamne sa propre politique ? Et si le projet était condamnable, l'année dernière, il l'est beaucoup plus cette année, à la suite des modifications qui ont été introduites et qui le rendent beaucoup plus onéreux pour le pays. Il ne me reste plus à citer qu'un autre extrait de ce discours de M. Blair. A la page 8691 des Débats, je trouve les paroles suivantes :

> Cette proposition est absolument injustifiable et le peuple ne l'approuvera pas. Toute l'influence que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pourra faire peser sur l'électorat ne fera pas pardonner la faute que l'on va commettre. Le nouveau chemin aura des rampes raides ; outre cela, il passera à travers un pays qui n'est pas peuplé, et nous savons de quelle importance est le trafic local pour un chemin de fer.

M. Blair n'a pas jusqu'aujourd'hui exprimé d'opinion différente sur cette question. Il est vrai qu'il a accepté une position lucrative de l'Etat et qu'il doit garder le silence ; mais rien ne nous donne à penser qu'il a changé d'opinion depuis l'année dernière. A son avis, ce projet était insensé et mauvais l'année dernière, et il doit l'être encore.

J'observe que, l'an dernier, les ministres avaient beaucoup d'assurance en discutant cette question, assurance qui leur fait défaut aujourd'hui. Je me rappelle que lorsque l'opposition présenta un amendement, qui aurait dû être l'objet de la juste considération du parti au pouvoir, le ministre des Finances, parlant du contrat, s'exprima en ces termes :

Peu nous importe le prix que le Grand Tronc paiera les actions. Ce point, on l'a débattu, mais je n'y attache guère d'importance. Si le Grand Tronc achetait ces actions à un prix relativement bas pour les remettre ensuite sur le marché, on y pourrait trouver à redire ; mais il ne devra pas seulement les acheter, il devra aussi les détenir toujours ; il ne lui sera pas permis d'en mettre pour un seul dollar sur la place. Il sera impossible d'acheter une seule de ces actions ; elles devront être détenues par le Grand Tronc et personne ne pourra en vendre ni en acheter.

Quelle est l'attitude des ministres sur cette question, aujourd'hui ? Ils ont renoncé entièrement à cette prétention. Le Grand Tronc est libre de prendre les actions qui lui ont été assignées, au montant de quelque $25,000,000 et de les rétrocéder toutes, pourvu qu'il retienne la majorité des voix dans le bureau. Il lui suffira de retenir assez de ces actions pour conserver son droit de vote et sa prépondérance dans la direction des affaires de la compagnie. Tant que ces actions n'avaient pas de valeur marchande, comme article de commerce susceptible de se convertir en argent, il n'y avait pas d'inconvénient à ce que la compagnie en retînt possession. Mais aujourd'hui, le gouvernement propose de délibérer absolument pour $12,000,000 de ces actions en faveur de la compagnie de chemin de fer, qui en fera ce que bon lui semblera ; il propose de libérer toutes les actions, seulement le Grand Tronc devra retenir son droit de vote sur au moins $13,000,000 de ces actions. Dès lors, elle peut vendre pour $25,000,000 d'actions et utiliser le produit comme elle l'entendra. Le gouvernement voudrait créer quelques millionnaires de plus et creuser le gouffre qui sépare chez nous aujourd'hui le petit nombre des privilégiés de la masse des travailleurs. Quelques-uns s'enrichissent ainsi, non pas par leur travail, mais au moyen des avantages qu'ils retirent d'opérations de cette nature avec l'Etat. Il est une autre prétention à laquelle les ministres ont renoncé. Je vais citer encore une fois les paroles du ministre des Finances. Parlant du tronçon de l'Ouest du chemin en question, voici ce qu'il dit :

Nous ne garantissons pas le coût de ce chemin-là. Contrairement à ce que certaines personnes cherchent à faire supposer, nous n'avons rien à payer par rapport à cette partie-là de la ligne ; nous n'en garantissons même pas le coût. Nous garantissons bien une partie des frais de la construction de cette division, mais nous ne devrons pas dépasser une limite déterminée. Nous garantissons les trois quarts du coût de la division de l'ouest, mais cette garantie ne devra pas excéder un certain chiffre.

M. RICHARDSON.

Notre garantie,—je ne dis pas le coût du chemin mais notre garantie,—est limitée à $13,000 par mille sur la section des prairies, et à $30,000 par mille sur la section des montagnes.

Qu'est devenue cette convention, aujourd'hui ? Elle a été emportée par le vent ; il n'y a plus aucune limitation de la dépense en ce qui regarde la section des montagnes. La compagnie pourra dépenser $30,000, $40,000 ou $50,000 par mille, et le pays devra supporter les trois quarts du prix de revient, quel qu'il soit. Il continue :

Si le prix de revient du chemin est moins élevé que celui qui a servi de base à ces garanties, notre garantie n'excèdera pas les trois quarts de ce prix ; mais si le chemin coûte plus cher—et certains députés prétendent qu'il va coûter fort cher—la limite de notre garantie reste la même, mais la compagnie devra pourvoir à l'augmentation du prix de revient, quel qu'en puisse être le chiffre, afin que le chemin soit terminé. Le Grand-Tronc-Pacifique se soumet à ces conditions.

Quelqu'un, l'année dernière, souleva la question : Qu'arriverait-il si la Compagnie du Grand Tronc ne remplissait pas cette condition ? Le ministre des Finances répondit en ces termes : Elle est liée par son contrat, et nous trouverons le moyen de la forcer à l'exécuter. Le gouvernement ne peut plus avoir cette prétention aujourd'hui.

Quand l'opposition soumit certains amendements, le ministre des Finances prit l'attitude du grand financier représenté par Shakespeare dans le Marchand de Venise, qui demande : " Est-ce stipulé dans le contrat ; je ne l'y trouve pas? " Comme ce n'est pas stipulé dans le contrat, nous ne pouvons rien changer, nous ne pouvons consentir à la modification, qu'elle soit raisonnable ou non. C'est l'attitude que nous avons prise l'année dernière. Les ministres se présentent aujourd'hui devant le parlement sous la dictée d'une compagnie de capitalistes d'Angleterre ; car le président de cette compagnie a pu déclarer qu'ils avaient " amené le gouvernement canadien à récipiscence." Cette expression peut ne pas vouloir dire beaucoup et elle peut, d'autre part, avoir une grande signification. Si quelque membre du Congrès des Etats-Unis s'était servi de cette expression, avait dit que son gouvernemnt avait amné le gouvernement canadien à faire telle ou telle chose, notre indignation serait grande, et des protestations s'élèveraient de toutes les parties du pays. Mais voici une petite compagnie de capitalistes anglais dont le président se vante d'avoir contraint le gouvernement canadien à suivre sa dictée. Heureusement, M. l'Orateur, il n'a pas contraint le peuple canadien à suivre sa dictée. Heureusement, M. l'Orateur, il n'a pas contraint le peuple canadien à lui obéir. Ce n'est pas là, à mon avis, une attitude très digne pour le gouvernement canadien. Il a été pourvu généreusement aux besoins de l'Ouest en matière de voies de communication. Plus de 700 milles de chemin de fer ont été subventionnés par nous l'année dernière, et je crois qu'il se

trouve deux fois cette longueur de chemin donné à l'entreprise ou en voie de construction. En conséquence, la prétention émise l'année dernière, que ce chemin était nécessaire pour soulager l'encombrement, ne tient pas debout.

Observons en passant qu'on peut fort bien aller trop vite dans la construction de chemin de fer, même en territoire favorable, si ce territoire est vacant et exposé à rester vacant pendant nombre d'années. Nous avons des chemins de fer subventionnés par notre gouvernement dans toute l'étendue des Territoires du Nord-Ouest, dans des régions encore inoccupées, mais qui sont en mesure de fournir la subsistance de quatre ou cinq millions d'habitants. Je ne considère pas qu'il soit sage de faire des établissements à des centaines de milles les uns des autres. C'est un gaspillage de force, et dont les colons ne profitent pas. Ils se trouvent, en effet, mis dans une position désavantageuse en ce qui regarde l'organisation municipale, l'établissement de chemins, la construction d'écoles et d'églises et les rapports de voisinage. Il serait beaucoup plus sage à mon avis de ne construire de chemin de fer que dans les régions qui sont déjà en partie peuplées.

Mais s'il n'est pas à propos de construire de nouveaux chemins de fer dans l'Ouest, il l'est assurément beaucoup moins encore de subventionner des chemins de fer destinés à desservir la zone à froment la plus fertile du monde. Il se peut qu'il nous faille plus tard un port de plus sur la côte du Pacifique. Nous en avons déjà un ou deux en voie de développement. Vancouver n'existe que d'hier ; il se bâtit rapidement, et il n'y a pas de besoin immédiat d'un autre port sur la côte du Pacifique. Dans dix, quinze, vingt ou vingt-cinq ans d'ici, il sera grandement temps de faire l'examen de cette question. Quant à la construction du tronçon de l'Est, elle soulève de nombreuses objections ; mais la principale c'est la nécessité de traverser un territoire entièrement inexploré, et sans avoir obtenu les renseignements indispensables quant au climat et aux productions du pays et l'assurance d'un trafic local suffisant pour alimenter un chemin de fer. Apparemment, les montagnes de renseignements dont il a été question, lors de la session dernière, ne s'appliquent pas à cette région, sauf l'extrait dont j'ai parlé, écrit par un missionnaire qui a passé par là il y a deux cents ans. La Compagnie du Grand Tronc a dû trouver que le gouvernement canadien était décidément facile en affaires ; car si, au début, ce gouvernement a exprimé certains désir concernant la nature du chemin, le Grand Tronc a multiplié ses exigences et apparemment a fini par obtenir tout ce qu'il voulait. La Compagnie du Grand Tronc paraît être beaucoup dans la position de ce marchand juif désappointé de n'avoir obtenu que ce qu'il avait demandé, quand il aurait pu obtenir davantage. Elle revient donc à la charge. Ces ministres aveugles, après avoir accordé à la compagnie tout ce qu'elle demandait, l'ont apparemment priée de dire ce qu'elle désirait de plus. Sans doute, ils étaient disposés à lui donner le pays tout entier. Comment se fait-il qu'une compagnie ait pris un tel ascendant sur le gouvernement? C'est humiliant pour le pays. Je n'ai aucun mauvais sentiment à l'égard de cette Compagnie du Grand Tronc. On a prétendu, je le sais, qu'elle avait peu fait pour le pays et qu'elle avait perdu de fortes sommes au Canada dans l'exploitation de son chemin. Mais le Canada ne doit pas être tenu responsable des pertes qu'elle a subies au début de ses opérations. Il est des personnes qui peuvent témoigner encore aujourd'hui qu'il n'était guère possible de commettre plus d'extravagances dans la construction d'un chemin de fer en aucun pays du monde que la Compagnie du Grand Tronc n'en a commises. Il n'est pas surprenant qu'elle ait perdu de l'argent ; il n'est pas étonnant que, pendant des années, elle n'ait pas déclaré de dividendes ; il est fort possible que même à l'heure qu'il est elle serait tout aussi hors d'état d'en déclarer que durant les premières années, si elle n'avait été forcée de renoncer à ses vieilles méthodes, de se départir de sa suffisance d'insulaire et de recourir aux méthodes de l'ouest et à l'habileté des hommes de l'ouest. Elle est aujourd'hui en meilleure posture ; mais ce n'est que pour avoir renoncé aux anciennes pratiques qui lui occasionnaient ces pertes financières.

Il se fait entendre un murmure, et plus qu'un murmure, par tout le pays aujourd'hui, en faveur de la nationalisation des grands services publics du pays, en faveur de la nationalisation des chemins de fer, des télégraphes, des téléphones, et en faveur de la municipalisation des services communaux. C'est plus qu'un murmure ; il n'est pas d'oreille qui n'entende cette rumeur grossissante qui bientôt peut-être va faire éclater son tonnerre d'un bout à l'autre du pays. Nous en avons déjà trop du gouvernement par les compagnies et les monopoles, qui accumule la fortune entre les mains d'un petit nombre et grandit la distance qui sépare le petit nombre des privilèges de la masse des travailleurs et des lutteurs. Nous voulons que ces services soient exploités dans l'intérêt du peuple. Nous voulons qu'une fois les frais d'exploitation payés, tous les bénéfices jusqu'au dernier sou soient appliqués à réduire les frais de transport, pour le public. Pourquoi permettrions-nous l'exploitation de notre pays, en vue de remplir les coffres-forts de millionnaires anglais ou yankees, ou de nos propres nababs ? D'autre part, en confiant l'exploitation de ces services à des compagnies étrangères, nous privons les jeunes gens de notre pays de positions de confiance et de responsabilité qu'ils seraient en mesure de remplir. Le Canada a produit des hommes et des femmes qui, à l'étranger, sont parvenus aux premiers rangs, dans les sciences, les arts et les entreprises de toutes sortes. Quand un général anglais a voulu

surmonter les obstacles qui s'opposaient à la navigation du Nil, à quel pays a-t-il demandé les hommes qui pourraient surmonter ces obstacles, si ce n'est au Canada ? Et il y a trouvé ces hommes et ils ont surmonté ces obstacles. Quand lord Kitchener a eu besoin d'un chemin de fer pour transporter son armée au Soudan, où a-t-il trouvé un ingénieur capable de mener à bonne fin une entreprise de cette nature au fur et à mesure de la marche de son armée ? C'est un Canadien qu'il a chargé de la besogne. Nous trouvons des Canadiens dans toutes les situations, dans tous les pays civilisés du monde, qui font leur chemin et se distinguent dans la voie du progrès et de l'initiative. Pourquoi nous, en confiant l'exploitation de nos grands services publics à des capitalistes étrangers, irions-nous entraver l'ambition et ruiner les espérances de nos jeunes gens entreprenants? Pourquoi n'aurions-nous pas des Canadiens pour occuper ces positions qu'ils sont en mesure de remplir honorablement ? Il n'y a rien qui empêche M. Hays, tout capable administrateur qu'il soit, de faire venir tous les employés de confiance de ce grand chemin de fer transcontinental des Etats-Unis, et de liasser dans l'ombre nos hommes les plus compétents. Mais on pourrait s'attendre à ce qu'un homme ayant quelque amour pour son pays, donnât la préférence à ses compatriotes. Nous devrions voir à ce que les ambitions et les aspirations de nos jeunes gens pussent se donner carrière.

Laissez-moi dire en conclusion que je suis en faveur de la nationalisation des grands services publics. Cette réforme se fera, elle est dans l'air, on s'en entretient constamment. Encore l'autre jour, les citoyens de Chicago ont entrepris la municipalisation des grands services de leur ville, persuadés que, quelle que soit la dépense pour commencer, il sera finalement dans l'intérêt de la ville de gérer ses propres services. A mon avis, plus tôt nous opérerons cette réforme, mieux ce sera pour le progrès et le bonheur du peuple en général. Quel que soit le résultat final de cette entreprise, si le gouvernement, dans la position humiliante où il se trouve, persiste à le mener à bonne fin, je suis persuadé que le prix de revient dépassera pour le pays toutes les estimations qui ont été faites. La dépense maxima n'a pas encore été atteinte ; elle pourra dépasser, et dépassera probablement $200,000,000.

J'ai signalé il y a un instant l'expression sinistre peinte sur le visage des ministres quand leur leader présentait la mesure à cette session-ci. La figure du directeur général des Postes (sir William Mulock) avait une expression encore plus énigmatique que les autres. On aurait cru qu'il se demandait s'il serait nécessaire d'émettre un nouveau timbre-poste en vue de commémorer ce grand événement de l'histoire du Canada. S'il se décide à le faire, je lui conseillerai de faire graver sur ce timbre une carte du Canada traversée par une ligne bleue indiquant le tracé du transcontinental avec la devise : " La plus grande dette qui ait été contractée " ; ou encore mieux : " La bourde la plus phénoménale qu'on ait jamais commise."

M. GEORGE TAYLOR (Leeds) : Je voudrais dire quelques mots sur ce sujet; mais comme il m'a fallu veiller une partie de la nuit pour voir arriver mon tour, je propose l'ajournement du débat.

La motion est adoptée et le débat ajourné.

Sur motion de M. Fielding, la Chambre lève sa séance à 10 heures du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 12 avril 1904.

La séance s'ouvre à trois heures.

RAPPORT.

Rapport annuel du ministère des Chemins de fer et Canaux pour l'exercice expiré le 30 juin 1903.—L'honorable M. Emmerson.

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 40) concernant la Compagnie du chemin de fer du Sud du Canada.—(M. Ingram).

Bill (n° 41) pour constituer en corporation la Compagnie du chemin de fer de la Lièvre et d'Ottawa.—(M. Marcil, Bonaventure).

Bill (n° 42) concernant la Compagnie manufacturière de Sprague's-Falls (à responsabilité limitée).—(M. Ganong).

Bill (n° 43) concernant la Compagnie du chemin de fer de Québec et du lac Huron.—(M. Talbot).

Bill (n° 44) concernant la Compagnie du chemin de fer de Berlin, Waterloo, Wellesley et lac Huron.—(M. Taylor).

Bill (n° 45) concernant la " Home Bank of Canada ".—(M. Taylor).

Bill (n° 46) pour constituer en corporation la Compagnie du chemin de fer Central de la Frontière, Kamloops et Caribou.—(M. Calvert).

Bill (n° 47) concernant la Compagnie du chemin de fer Central de Kootenay.—(M. Calvert).

Bill (n° 48) concernant la Compagnie de houille et de chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen.—(M. Logan).

Bill (n° 49) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Baie de James.—(M. Stewart).

Bill (n° 50) pour constituer en corporation la Compagnie du chemin de fer de la Vallée du Saint-Maurice.—(M. Bureau).

Bill (n° 51) pour constituer en corporation la Compagnie d'exploitation forestière et de développement d'Okotoks et de High-River.—(M. Stewart).

CONCESSIONS AU YUKON—RAPPORT.

M. L. R. BORDEN : Avant l'appel des ordres du jour, je demanderai au gouvernement s'il a reçu un rapport des commissaires nommés pour s'enquérir au sujet de certaines concessions faites au Yukon. Si le rapport n'a pas été reçu, et s'il n'est pas probable qu'il le soit bientôt, je demande que le gouvernement fasse au moins imprimer les témoignages rendus et qu'il les soumette à la Chambre, vu qu'elle tiendra probablement à en juger et à dire ce qu'elle en pense, même en l'absence d'un rapport.

Sir WILFRID LAURIER : Je serai en état de répondre demain à mon honorable ami.

DIFFERENDS OUVRIERS DANS LA COLOMBIE ANGLAISE—RAPPORT.

M. R. L. BORDEN : Je voudrais savoir quand le rapport de la commission et les témoignages rendus devant cette commission nommée à la dernière session pour s'enquérir au sujet de différends ouvriers dans la Colombie Anglaise seront imprimés et soumis à la Chambre. Je crois que ce rapport et les témoignages qui l'accompagnent ont été reçus durant la dernière session. Il me semble qu'on aurait pu les imprimer et les déposer sur le bureau de cette Chambre au commencement de la session actuelle. Le directeur général des Postes a dit qu'ils seraient déposés sur le bureau au cours de cette session ; mais cela ne suffit pas, il aurait fallu les déposer dès le commencement de la session. Il ne devrait plus y avoir de retard à ce sujet. Je ne vois absolument pas pourquoi on ne les a ni imprimés ni déposés.

Sir WM. MULOCK : Le chef de l'opposition n'a pas bien compris la réponse que j'ai faite hier. On avait inscrit au feuilleton une question demandant quand les témoignages seraient déposés sur le bureau de la Chambre. Le rapport même a été imprimé et déposé à la dernière session. La preuve étant très volumineuse elle n'a pu être imprimée à la dernière session, mais on l'a adressée plusieurs mois et ont en est encore à attendre qu'elle nous la renvoie, c'est l'Imprimerie qui est cause du retard. Nous avons insisté et la réponse que j'ai donnée hier, je l'ai donnée après que le ministère du travail se fût informé à l'Imprimerie même.

CABOTAGE SUR LE PACIFIQUE.

M. R. L. BORDEN : Je demanderai aussi au gouvernement, si, depuis quelques mois, il n'a pas révoqué un décret du conseil rendu, il y a quelque temps par rapport à l'entrée en franchise de marchandises canadiennes transportées en vaisseaux étrangers des ports de la Colombie Anglaise au Yukon, et si, depuis le 1er mars, le premier ordre en conseil n'a pas été remis en vigueur. Je pose cette question parce que j'ai lu un rapport dans le "Colonist" du 1er avril 1904. Si le conseil a rendu un décret comme celui-là, je demanderai au gouvernement de déposer sur le bureau de la Chambre le plus tôt possible le décret de révocation et celui qui fait revivre le décret primitif. S'il s'est échangé quelque correspondance par rapport du décret primitif du conseil ou par rapport à sa remise en vigueur, je crois qu'il faudrait aussi la déposer avec les deux décrets dont j'ai parlé.

L'honorable M. PATERSON: A ce sujet, je dirai qu'il a été rendu, il y a quelques années, un décret du conseil mettant de côté nos arrangements relatifs au cabotage et permettant aux vaisseaux américains de transporter des marchandises d'un port britannique à un autre. Les Etats-Unis ont fait des concessions, et, pour cette raison, nous leur en avons fait une. A notre demande, ils nous ont ouvert le port de Skagway comme port secondaire. Cet arrangement a été en vigeur et on n'a pas mis en doute le droit des vaisseaux américains de transporter des marchandises à destination de Dawson, d'un port canadien *via* Skagway. Cet arrangement s'appliquerait aussi aux marchandises transportées par Skagway à Dawson par voie de Saint-Michel. Quant à la route de Saint-Michel le département des Douanes a renouvelé par ordre donné aux fonctionnaires d'année en année, le privilège accordé aux vaisseaux américains de transporter des marchandises par cette route entre Vancouver ou Victoria, et Dawson. Il ne fut pas donné ordre aux fonctionnaires de renouveler ce privilège tant qu'on ne l'eut pas demandé. Ces ordres renouvelant le privilège n'avaient pas été émis, mais sur requête présentée et après étude de la question, le privilège de passer par Saint-Michel aussi bien que par Skagway fut renouvelé. Le privilège de passer par Skagway a toujours été accordé et on n'y a jamais mis aucun obstacle.

M. BORDEN : J'ignore complètement les détails et le fond de la question. Tout ce que je désire, c'est que le décret du conseil rendu récemment soit déposé sur le bureau de la Chambre avec la correspondance s'y rapportant. Je présume que le ministre des Douanes va bientôt faire ce dépôt.

L'honorable M. PATERSON : Pas d'objection.

INONDATIONS A VERDUN.

M. MONK : M. l'Orateur, avant que nous abordions l'étude des ordres du gouvernement, je signalerai à celui-ci les inondations si désastreuses qui viennent de ruiner

une partie de la population établie autour de Montréal et plus particulièrement celle de Verdun, dans le comté de Jacques-Cartier, que j'ai l'honneur de représenter. La Chambre n'ignore pas qu'il y a eu des inondations très considérables dans le district de Montréal, mais celle de Verdun est survenue dans des circonstances toutes particulières. D'ordinaire ce village n'est pas inondé, mais cette année il l'a été par suite de la crue des eaux du dégorgeoir de l'aqueduc de Montréal qui passe au nord du village de Verdun et qui va se jeter dans le Saint-Laurent, traversant ainsi un territoire placé sous la surveillance de la commission du port de Montréal. Sans doute, lorsque la construction de l'aqueduc eut lieu, la commission du port, ayant juridiction entière sur ce territoire, a permis à la ville de Montréal de construire ce dégorgeoir, mais à certaines conditions.

De fait, ces travaux furent mal exécutés et le remblai du côté de Montréal est près de trois pieds plus haut que celui du sud ou de Verdun. Par conséquent, lorsque l'eau s'est élevée elle a refluć vers le dégorgeoir construit sur le territoire de la commission du port de Montréal et s'est déversée entièrement par-dessus le remblai inférieur, plongeant le village de Verdun dans six à douze pieds d'eau, même à l'heure qu'il est, grâce à ce remblai, l'eau a à peine commencé à se retirer. Il me semble que dans les circonstances, la commission du port placée sous la direction du gouvernement fédéral, doit être responsable jusqu'à un certain point. Dès que la ville avait la permission de construire ce déversoir elle devait, ce me semble, voir à ce qu'il fût construit assez haut pour protéger contre l'inondation le territoire avoisinant. Dans le présent cas il y a eu des dommages considérables ; l'eau ne s'étant pas encore retirée, il est impossible d'en faire l'estimation maintenant, mais j'ose dire qu'ils s'élèveront à beaucoup plus de $200,000. Je crois donc pouvoir m'adresser au gouvernement et lui représenter qu'il doit voir à ce que la commission du port dont il dirige les travaux et les finances s'occupe de faire respecter les conditions auxquelles il a été permis à la ville de Montréal de construire ce déversoir. S'il faut attribuer l'accident à ce que ceux qui ont fait ces travaux ont négligé de les faire de façon à le prévenir, alors il est possible au gouvernement, même à l'heure qu'il est, de déterminer la commission du port à remédier, dans une large mesure, au mal, parce que, en s'occupant de cela dès aujourd'hui les autorités réussiraient à faire refluer l'eau dans le fleuve et à faire disparaître l'inondation de Verdun.

Encore un mot. Comme le sait probablement le premier ministre il s'agit ici d'un malheur très sérieux. Verdun est une banlieue de la ville de Montréal, habitée en grande partie par des ouvriers qui y ont acheté de petits terrains sur lesquels ils se sont construit des habitations. Le dommage qui y a été causé est très grave, et si l'inondation n'est pas l'effet de causes purement naturelles, mais provient de l'exécution défectueuse de certains travaux dans le port de Montréal et dont les commissaires du port peuvent être responsables, le gouvernement doit s'occuper de voir s'il doit venir au secours du village de Verdun. On nous dit qu'il a eu un surplus très considérable l'an dernier et qu'il en aura probablement un autre cette année. Eh bien ! il devrait en consacrer une partie à aider à la malheureuse population de Verdun.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami ne me paraît pas avoir bien compris la situation des commissaires du port de Montréal. Il n'est pas absolument vrai qu'ils soient sous la direction du gouvernement. Ils forment une corporation entièrement indépendante, composée, il est vrai, de certains représentants du gouvernement, mais aussi de membres élus par certains corps publics de la ville. Nous avons autorité sur les commissaires du port en ce sens que, si nous leur fournissons de l'argent pour l'exécution de certains travaux publics, nous nous réservons le droit d'en approuver les plans. Je ne crois pas que les travaux publics mentionnés par mon honorable ami et surtout le remblai construit il y a quelques années par la ville de Montréal, c'est-à-dire non pas par les commissaires du port, mais avec leur permission, soient de ceux-là. Si je ne me trompe, cette digue fut construite, il y a douze ou quinze ans, c'est-à-dire avant la naissance du gouvernement actuel. Si j'ai bien compris ce qu'a dit mon honorable ami, cette digue, c'est la ville de Montréal qui l'a construite, avec l'approbation des commissaires du port, afin de se protéger contre les inondations. J'ai toujours cru jusqu'à cette année que cet ouvrage ne s'était pas fait en vain, car depuis plusieurs années la ville de Montréal a toujours été exempte des inondations dont elle avait à souffrir pour ainsi dire tous les ans avant que ces travaux eussent été exécutés. Cependant, cette année, l'inondation paraît extraordinaire et l'eau a dépassé le sommet de la digue qui l'a ensuite empêché de refluer vers la rivière et a plutôt mis obstacle au reflux de l'eau qu'il n'a protégé la ville. Je ne crois pas que le gouvernement soit le moindrement responsable de ce qui est arrivé là. Je ne crois pas non plus que les commissaires du port le soient, mais je ne veux pas me prononcer catégoriquement sur ce point. S'il y a lieu à recours ce doit être contre la ville de Montréal. Mais, mon honorable ami nous a présenté la question sous un autre aspect.

Il nous a exposé en des termes fort justes que le village de Verdun est habité surtout par de pauvres artisans et journaliers qui ont consacré toutes leurs économies à se construire des habitations. Il s'ensuit donc

que ces dommages qui, pour un grand nombre ne représenteraient que peu de chose, ne laissent pas que d'être ici considérables, et mon honorable ami (M. Monk) a cru devoir en appeler à la sympathie de cette Chambre. Cependant, il ne doit pas ignorer que cette question présente certaines difficultés. A différentes reprises, on a sollicité des secours en cette Chambre en faveur de victimes de désastres causés non seulement par l'eau mais aussi par le feu, mais ce n'est que dans des circonstances exceptionnelles que le gouvernement a pu donner suite à ces appels. C'est ce qui a été fait, entre autres, lors de la désastreuse conflagration survenue à Hull en 1900. Bien qu'il y ait eu depuis plusieurs autres incendies désastreuses, le gouvernement n'a pas jugé à propos de demander au parlement de voter des secours, car on estimait—et avec beaucoup de raison, je crois—que les régions affectées étaient précisément celles que pouvaient le mieux fournir les secours les plus immédiats et les plus efficaces. Cependant, mon honorable ami (M. Monk) peut être persuadé que le gouvernement va donner à tout cela sa plus sérieuse considération. Nous ne serions guère justifiables de promettre plus pour le moment.

CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La Chambre reprend la discussion de la motion de sir Wilfrid Laurier,—Que M. l'Orateur quitte maintenant le fauteuil pour que la Chambre se forme en comité général sur certaine résolution concernant la ratification du contrat entre Sa Majesté le Roi et la Compagnie dite "The Grand-Trunk-Pacific Railway Company" en date du 8 mars 1904, etc., etc.,—et de l'amendement de M. Borden (Halifax).

M. GEO. TAYLOR (Leeds-sud) : M. l'Orateur, en ma qualité de représentant de l'une des circonscriptions les plus lourdement taxées de la province d'Ontario, je crois protester contre ce projet inique de construire un chemin de fer transcontinental de société avec la Compagnie du Grand Tronc. Si l'on donne suite à ce projet—et je ne crois pas qu'on s'y décidera, parce que, avant que le gouvernement ait poussé les choses plus loin, le corps électoral tout entier aura crié : halte-là!—si donc on donne suite à ce projet, les responsabilités de la population du Canada se trouveront être accrues d'un peu plus de la moitié de toute notre dette actuelle. La dette du Canada s'élève actuellement à $268,000,000, et s'il faut s'en rapporter aux chiffres qui nous ont été soumis, tant par l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Blair) que par le leader de l'opposition—et personne n'a essayé de contester ces chiffres—la construction de ce nouveau chemin de fer va imposer au Canada une nouvelle dette de $150,000,000 à $170,000,000. Laissez-moi faire remarquer que cela représente une dette de $25 pour chaque homme, femme ou enfant de ce Dominion. Cela représente une dette d'environ $125 pour chaque famille de cinq personnes ; cela représente une dette d'environ $150 pour chaque électeur ; cela représente une dette de $80,000 pour chaque circonscription rurale ; et enfin cela représente une dette d'environ $100,000 pour chaque township d'Ontario et des autres provinces. Je ne serais pas certainement pas digne de représenter les contribuables du comté de Leeds si je n'élevais pas la voix pour protester en leur nom contre l'adoption de cette mesure, et si je ne protestais pas aussi de toutes mes forces quand je vois le gouvernement essayer d'imposer une telle surcharge à chaque habitant de ce Dominion.

Je viens demander à chaque électeur du Canada comment il aimerait se voir forcé, par ce gouvernement, à endosser le billet de la Compagnie du Grand Tronc pour $150, et c'est là pourtant ce que cette mesure tient en réserve pour chaque contribuable du Dominion. Je viens demander à chaque chef de famille comment il aimerait devenir endosseur pour la compagnie du Grand Tronc pour $125; Je viens demander aux habitants de chaque township d'Ontario comment ils aimeraient voir ce gouvernement hypothéquer leur commune pour $100,000, afin de pouvoir donner suite à cette entreprise. Et c'est tout cela, cependant, M. l'Orateur que ce projet représente. Il est vrai qu'il est fort possible qu'on ne demande jamais aux électeurs de ces municipalités de verser cet argent. Il en est de cela comme de la dette nationale, dont le principal ne sera jamais payé, mais il n'empêche que chaque contribuable devra à l'avenir tenir compte qu'il lui faudra chaque année verser une somme assez ronde pour faire face à l'intérêt. Le premier ministre et ses partisans nous ont dit que cette mesure avait déjà été discutée sous toutes ses faces l'année dernière, et qu'il n'y avait pas lieu d'y revenir. Mais, M. l'Orateur, le bill que nous avons discuté l'année dernière est devenu loi, et si on n'y a donné aucune suite c'est bien la faute du Grand Tronc. Alors, si le gouvernement voulait faire son devoir, la rupture du contrat devrait lui fournir aujourd'hui une excellente occasion pour débarrasser le pays du fardeau onéreux que ce contrat lui impose. La résolution qui vous est soumise, M. l'Orateur, est une chose entièrement différente du bill que nous avons discuté l'année dernière. Non seulement cette résolution ressuscite l'Acte voté l'année dernière, mais elle le modifie d'une façon très essentielle. Le très honorable premier ministre nous a dit que ces modifications étaient si insignifiantes qu'elles ne valaient guère la peine d'être discutées. Mais voyons ce qu'en pensent les représentants de la Compagnie du Grand Tronc. Voyons ce qu'en ont dit il y a quelques jours, à Londres, dans une réunion d'actionnaires, les directeurs du Grand Tronc. Quand le premier arrangement est intervenu entre le

gouvernement et la Compagnie du Grand Tronc, l'un des directeurs, M. Allen, a donné sa démission, et les actionnaires du Grand Tronc se sont occupés de cela à leur dernière assemblée. Il est vrai que nous avons lu le compte rendu de cette assemblée qui a été publiée par les journaux, mais j'ai ici le procès verbal même des paroles prononcées en cette occasion par le président et les directeurs du Grand Tronc. Quelques extraits en ont déjà été lus devant cette Chambre, mais je crois nécessaire d'y revenir de nouveau. M. Smithers, l'un des directeurs, s'est exprimé comme suit en présence de sir Charles Rivers Wilson :

Je dois faire observer à M. Allen que ce qu'il nous a dit aujourd'hui se rapporte à l'arrangement intervenu, ou à ce qu'il croyait être cet arrangement, quand il a cessé de faire partie du conseil. Mais cela ne se rattache en rien au contrat que nous vous présentons aujourd'hui. Ce nouveau contrat renferme plusieurs modifications importantes et il nous est bien plus avantageux.

Les autorités mêmes du Grand Tronc déclarent que ce nouveau contrat diffère de celui de l'année dernière, et qu'il leur est bien plus avantageux. Et cependant, le premier ministre nous assure que ces changements sont si insignifiants qu'ils ne valent guère la peine d'être discutés. Qui devons-nous donc croire ici—le premier ministre ou les directeurs de la Compagnie du Grand Tronc ?

Je n'ai pas l'intention de discuter ici les questions légales ou financières se rattachant à cette mesure. Le leader de l'opposition s'est déjà chargé de cela avec le talent que l'on sait, et pas un seul membre de la droite n'a encore jusqu'ici renversé un seul de ses arguments. Je ne m'attacherai donc point, M. l'Orateur, au côté légal ou financier de cette mesure, et je me contenterai de discuter certaines dispositions de ce bill d'après le point de vue d'un homme d'affaires à qui on veut bien reconnaître un peu de sens commun. Le très honorable premier ministre nous a dit que ce gouvernement était un gouvernement de gens d'affaires. Eh bien, voyons ce que ce gouvernement de gens d'affaires a fait à Ottawa, en face des édifices du parlement. Les ministres auraient ici mauvaise grâce à prétendre qu'ils ne sont guère responsables de ce qui est arrivé, car ce dont je veux parler s'est passé sous les yeux de chaque membre du gouvernement.

Plusieurs allées et avenues entourent ces édifices, et nous avons eu beaucoup de neige cet hiver. Si on avait chargé le premier homme d'affaires venu de voir à faire enlever la neige de ces allées et avenues, croyez-vous vraiement qu'il aurait opté pour le plan du gouvernement—c'est-à-dire faire transporter la neige à pleins traîneaux sur les parterres, pour l'y entasser en montagnes ?

Le très honorable premier ministre nous a déjà promis, on se rappelle, des montagnes de renseignements. Déçu de ce côté, il s'est rabattu sur des montagnes de neige de 20 à 30 pieds de hauteur ; et, pour que nul ne l'ignore, des photographes sont venus qui ont fixé à jamais pour la postérité le souvenir de ces nouvelles Pyramides. Le côté comique de tout cela, c'est qu'il faut maintenant avoir recours aux pics et aux pelles de toute une équipe d'hommes, afin d'éparpiller toutes ces glaces et neiges, si on veut que le soleil ait quelque chance de les fondre. N'est-il pas évident que le premier homme d'affaires venu, à qui on aurait confié ce déblaiement, aurait plutôt fait jeter toute cette neige sur les versants des hauteurs faisant face à la rivière ?

Et on nous parlera encore de ce gouvernement de gens d'affaires. Qu'a fait, aussi, ce gouvernement quand il a augmenté la subvention du chemin de fer Crow's-Nest ? Nous savons tous que cette question n'était pas sans causer à nos ministres de grands ennuis. Il leur fallait éloigner Joe Martin de la ville de Winnipeg, où il était un élément de discorde, et ils dirent à la Compagnie du Pacifique : " Nous voulons que Joe Martin s'en aille ; donnez-lui donc $10,000 pour cinq ou six ans, et faites-le partir ". Ce à quoi la compagnie répondit : " C'est parfait, mais il nous faut une compensation. Donnez-nous une augmentation de subvention pour le Crow's-Nest, et vous pouvez considerer l'affaire comme conclue ". Martin reçut donc son congé, et la subvention du Crow's-Nest fut augmentée de nouveau à plus de la moitié de ce que le gouvernement conservateur avait offert.

Quelles sont les qualités administratives qu'on a mises en évidence quand il s'est agi du chemin de fer du Yukon ? Quand le gouvernement a présenté son bill pour ce chemin de fer, le premier ministre en appela à cette Chambre avec autant de force qu'il en a mis l'année dernière à nous soumettre son projet de transcontinental. On nous a dit alors que, si nous ne construisions pas ce chemin de fer du Yukon, ce pays serait perdu pour nous. Le gouvernement passa un contrat qu'il réussit à faire ratifier par cette Chambre. Mais cela n'était pas sitôt fait qu'on se hâta d'aller supplier le Sénat de tout mettre en œuvre pour faire rejeter le bill. Le Sénat se rendit à cette demande, car, Dieu merci ! nous avions alors un Sénat qui se serait donné bien garde de laisser passer un projet de loi aussi inique. On peut se demander aussi où étaient les qualités administratives de nos ministres lorsqu'ils traitèrent avec la Compagnie du Grand Tronc pour l'usage de sa voie et de son terminus à la suite du prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal, alors qu'ils durent payer les faveurs qu'ils reçurent trois ou quatre fois plus qu'elles ne valaient.

Je viens aussi demander au très honorable premier ministre pourquoi il n'a pas dit qu'il

préférait ne pas aller plus loin, quand, par une chance inespérée, le pays s'est trouvé subitement libéré du mauvais marché qui avait été passé avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à la dernière session ? Ou bien, pourquoi n'en a-t-il pas alors appelé au peuple, pour lui demander s'il voulait ou non donner suite à ce projet ? Il avait d'abord eu cette intention. Le " Globe " avait lâché son cri de guerre : " Préparez-vous à la lutte, les élections approchent ". Puis, le premier ministre s'est ravisé, et il a préféré se passer du consentement des électeurs. C'est aussi qu'il n'ignorait pas quel serait le point d'interrogation qui se poserait dans chaque circonscription.

Les électeurs répondraient : Nous ne voulons pas grever notre comté d'une hypothèque de $800,000; si vous voulez mettre ce projet à exécution, nous allons vous remplacer par un gouvernement qui s'engagera à abandonner cette entreprise. L'honorable premier ministre a craint le verdict du peuple sur cette question, uniquement parce qu'il n'aurait pu prélever des promoteurs de ce chemin les fonds nécessaires à la campagne électorale. Dans le cas contraire, nous aurions eu les élections générales; rebuté par cet échec, il s'est adressé aux directeurs de la Compagnie pour faire avec eux une nouvelle convention, sachant qu'il pouvait compter sur l'appui de la majorité qui le suit, puis il a convoqué le parlement en session extraordinaire. Dès que ce projet de loi sera adopté, le leader du gouvernement, si le bruit qui circule est vrai, nommera celui qu'on appelle son bras gauche pour organiser et surveiller l'exécution de ces travaux. On dit partout que le premier ministre Ross, d'Ontario, et celui qui dirige le gouvernement de la province de Québec, M. Parent, sont, le premier, le bras droit, et le second, le bras gauche du très honorable chef du gouvernement. On ajoute encore que ce dernier se propose de nommer M. Parent commissaire chargé de dépenser tous ces millions de dollars et de distribuer toutes ces différentes entreprises. De cette façon, il espère obtenir assez d'argent pour remporter la victoire aux prochaines élections. Il compte aussi sur l'aide de son bras droit, le premier ministre Ross, d'Ontario. Mais ce bras est en écharpe, à l'heure qu'il est. Le leader de la Chambre espère qu'avec l'aide de M. Ross et grâce aux fonds considérables que pourra percevoir l'honorable M. Parent, il lui sera possible de braver le peuple du Canada et de conserver le pouvoir. Je ne crois pas, toutefois, que le Grand-Tronc-Pacifique puisse fournir assez d'argent pour maintenir ce gouvernement au timon des affaires, aux élections prochaines.

Le gouvernement a conclu un contrat avec la Compagnie du chemin de fer du Yukon, mais cette convention a été annulée et le pays a dû payer $328,000 de dommages-intérêts à cette Compagnie. Nous ignorons ce qu'a fait le gouvernement, mais quelqu'un a dû recevoir ce montant. Peu importe, il valait infiniment mieux pour le pays que ce contrat fut annulé, et c'est le sort réservé à la convention actuelle après les élections, lorsque le parti conservateur reprendra le pouvoir, comme la chose est certaine. Ce traité inique sera biffé de nos statuts et s'il faut payer une compensation, il vaudra mieux pour notre peuple faire cette dépense, plutôt que d'exécuter l'entreprise que les ministres nous demandent d'approuver aujourd'hui.

Que le très honorable premier ministre me permette de lui demander quand il a reçu des contribuables de ce pays le mandat de former ainsi une société avec la Compagnie du Grand Tronc. Les directeurs de cette compagnie déclarent qu'ils ont formé une société avec le gouvernement canadien. Le premier ministre ne veut pas admettre cela, mais le fait n'en est pas moins prouvé par ce qui a été dit à la réunion des actionnaires du Grand Tronc, tel que rapporté dans le document que j'ai sous les yeux. Si le gouvernement est devenu l'associé du Grand Tronc, pourquoi n'entrait-il pas en relation, aux mêmes fins, avec le Pacifique Canadien, la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, le Canada-Atlantique et toutes les autres compagnies de chemin de fer du pays ? S'il est avantageux de former une société avec une compagnie de chemin de fer, pourquoi laisser de côté toutes les autres compagnies? Le président du Grand Tronc, à la réunion annuelle des actionnaires de cette compagnie, tenue à Londres, dernièrement, a dit :

Convaincus qu'il était nécessaire dans l'intérêt bien entendu de la compagnie, d'adopter des mesures préliminaires dans le sens que j'ai indiqué—nous avons fait présenter un projet de loi au parlement canadien, dans le but d'obtenir une charte constituant civilement une compagnie qui devait se former et avoir une organisation indépendante, en étant en relations intimes avec la compagnie du Grand Tronc et sous la direction de cette dernière cette compagnie devait construire un chemin de fer partant d'un point de jonction sur le Grand Tronc, et traversant les districts les plus fertiles du Nord-Ouest, jusqu'à un port de la côte du Pacifique.

Voilà les termes dont s'est servi sir Charles Rivers-Wilson, dans son discours aux actionnaires du Grand Tronc.

Il ajoute :

Cela n'avait engagé aucunement le crédit des actionnaires du Grand Tronc. (Ecoutez ! écoutez !) Telle était ma conviction à cette époque (une voix : J'espère qu'elle n'a pas changé depuis). Telle était à cette époque ma conviction basée sur des données raisonnables. Et vu ce qui s'est passé depuis, je dois avouer que, lorsque j'ai parlé ainsi, j'étais confiant—

Je parais avoir été trop confiant et ne pas avoir tenu assez compte peut-être du poids de l'opposition politique que ce projet devait rencontrer.

Nous constatons ici deux sortes d'oppositions, l'une de nature politique, l'autre s'ap-

puyant sur l'intérêt. Quelle est la raison de cette dernière ? Le Grand Tronc voulait prolonger sa voie de North-Bay jusqu'à l'ouest, mais certains intéressés ont étouffé ce projet dans l'œuf en disant : Ce chemin se prolongera jusqu'à Québec et Moncton, ou bien nous renverserons le gouvernement. Plutôt que de faire face à cette opposition surgie des rangs de ses propres partisans, le gouvernement a ajouté au projet du Grand Tronc la section de l'est s'étendant de Winnipeg à Québec et de cette dernière ville à Moncton. Sir Charles Rivers-Wilson continue comme suit :

Le résultat des négociations fut que le gouvernement présenta un projet de loi pour assurer la construction de la ligne projetée du Nouveau-Brunswick au Pacifique par le gouvernement et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique en société.

On lit à la page 8 de ce compte rendu du discours du président du Grand Tronc :

Ces négociations eurent pour résultat de satisfaire les deux intéressés à la construction du chemin projeté ; cet ouvrage s'exécutera, ainsi que je l'ai dit, d'après un arrangement entre le gouvernement et le Grand-Tronc-Pacifique.

Sir Charles Rivers-Wilson déclare formellement que sa compagnie a formé une société avec le gouvernement dans le but de construire cette voie ferrée de Moncton à la côte du Pacifique. Il a ajouté de plus que la mise de fonds du Grand Tronc représente une somme de $14,500,000, tandis que le gouvernement s'engage à dépenser de $150,000,000 à $170,000,000 dans cette entreprise. Le gouvernement se trouve donc à risquer un montant dix fois aussi élevé que celui représentant la mise de fonds de cette compagnie. Mais, lorsqu'il s'agira de diviser les profits, le gouvernement ne retirera pas un seul dollar ; tous les bénéfices reviendront au Grand Tronc. Qu'aurons-nous en retour ? Ce gouvernement de gens d'affaires obtiendra-t-il, pour l'avantage de nos cultivateurs et de nos industriels, la haute main sur les taux de transport ? Aucunement. Le pays fournit la plus forte part du capital, et la compagnie administrera ce chemin à sa guise et retirera tous les profits de cette exploitation. Voilà cette société dont ce gouvernement de gens d'affaires a décidé de faire partie. Peut-on croire, M. l'Orateur, que les cultivateurs et les contribuables du Canada vont approuver une semblable transaction quand le temps sera venu pour eux de déposer leur bulletin dans l'urne électorale ? Ne serait-il pas préférable, puisqu'il nous faudra sacrifier $150,000,000 ou $170,000,000, de dépenser encore $14,000,000 ou $15,000,000 pour posséder et exploiter nous-mêmes ce chemin de fer ? Nous pourrions alors adopter des tarifs de transport pour l'avantage des cultivateurs et des négociants du Canada. Nos adversaires nous disent qu'il faut construire cette voie ferrée, afin de faire concurrence aux chemins de fer du Nord-Ouest, et d'obtenir pour la population de l'Ouest des tarifs de transport moins élevés ; l'expérience nous prouve que ce but ne sera pas atteint. Le Grand Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique traversent presque toutes les villes du pays, aujourd'hui, mais se font-ils concurrence ? Je défie les membres de la droite, les cultivateurs et les industriels du pays de me prouver, s'ils ont des marchandises à expédier de Montréal à Toronto, à Guelph ou à London, qu'ils ont obtenu des tarifs de transport moins élevés par suite de la concurrence que se font ces deux chemins de fer qui, pourtant, passent par ces centres industriels. On constatera que les prix de transport des deux compagnies sont exactement les mêmes, ainsi que pourront l'affirmer les négociants de ce pays. Il n'y a donc pas de concurrence, et cet état de choses se continuera alors même que le Grand Tronc prolongerait sa ligne jusqu'au Nord-Ouest. Cette compagnie exigera les prix demandés par les autres chemins de fer et le gouvernement ne pourra rien changer à ces tarifs de transport. Mais que le gouvernement dépense $170,000,000 de plus dans la construction de cette section et la prolonge d'après le plan soumis par mon honorable ami le leader de l'opposition et alors l'Etat pourrait fixer lui-même les prix de transport par cette route qui lui appartiendrait, et les autres compagnies devraient adopter ce tarif, quel qu'il fût.

Mon honorable ami d'Elgin-ouest (M. Jabel Robinson) nous a donné, hier, un exemple de cette espèce de société que le gouvernement a formée avec le Grand Tronc. En fin de compte, le gouvernement n'aura à manger que des corneilles, alors que le Grand Tronc fera ripaille de dindons. J'ai entendu raconter l'histoire d'un cultivateur qui, après avoir amassé une petite fortune, s'était décidé à abandonner les travaux des champs. Il possédait une somme de $20,000. Il se dit : Si je rencontre un homme qui connaisse parfaitement les affaires, je consacrerai mon argent à telle ou telle industrie et je demanderai à cet homme de faire servir son expérience au succès de mon entreprise. C'est ce qui arriva ; mon cultivateur rencontra l'homme qu'il cherchait et fit un marché avec ce dernier ; cette société devait durer dix ans ; chacun des associés devait retirer $1,000 par année, pour ses frais de subsistance ; à l'expiration de dix ans, l'actif devait être partagé également entre les parties. Chaque associé retira $1,000 par année, tel que convenu; au bout de dix ans, après inventaire fait du fonds en caisse, il se trouva que des $20,000 qui les avait aidés à commencer leur industrie, il leur restait $10,000 dont l'homme d'affaires réclama sa part. En expliquant ce résultat, le cultivateur disait : J'ai acquis l'expérience, mais mon associé a eu l'argent. Il en sera ainsi dans le cas qui nous occupe : le Grand Tronc retirera l'argent, nous aurons acquis

l'expérience et nous laisserons aux générations futures une dette considérable.

L'honorable représentant d'Haldimand (M. Thompson) s'est demandé, hier soir, ce que les cultivateurs et les industriels retireraient de cette entreprise, et il a prédit que, lorsqu'on aura construit cette voie ferrée, les cultivateurs pourront faire transporter leur grain à un port de mer meilleur marché qu'ils ne sauraient le faire maintenant ; il a ajouté que le même fait se produirait pour les manufacturiers qui expédiraient les produits de leur industrie au Nord-Ouest. Mais s'il faut en juger par ce qui se passe tous les jours, et s'il faut tenir compte du fait que le gouvernement ne peut fixer les prix de transport, ces derniers ne seront pas changés. Peut-il se trouver un homme pratique qui s'est occupé d'affaires vingt-cinq ans, dans Ontario où nous avons eu la concurrence entre le Grand Tronc et le Pacifique Canadien, peut-il se trouver un minotier pour dire qu'il a bénéficié de cette concurrence, durant l'hiver, pour expédier son grain à Montréal ou dans aucune autre partie du Canada ? Non, assurément. Je fais le commerce de céréales depuis vingt-cinq ans, et je sais à quoi m'en tenir. Après la fermeture de la navigation à l'automne, je mets en entrepôt tout le grain que j'achète des cultivateurs pendant l'hiver. C'est ce que l'on fait à Kingston et à tous les ports des grands lacs. A d'autres endroits les marchands achètent le grain pour l'expédier immédiatement aux ports des lacs, où il est mis dans des élévateurs jusqu'à l'ouverture de la navigation alors qu'on l'expédie à Montréal, et de là à l'ancien continent. Il arrive rarement qu'on transporte du grain d'Ontario, durant l'hiver, dans des élévateurs pour attendre l'ouverture de la navigation. On le transporte ensuite par notre route fluviale. Il en serait ainsi pour le Nord-Ouest, même si l'on avait cette voie du Grand-Tronc-Pacifique. De la fin de l'automne à l'ouverture de la navigation, ce chemin ne transportera pas un seul boisseau de grain. On l'expédiera comme on le fait aujourd'hui à Port-Arthur où il restera dans des élévateurs en attendant son transport par eau. Le grain qui ne sera pas expédié de cette façon, se trouvera entre les mains des cultivateurs ou dans des élévateurs élevés ici et là. Donc, si cette voie ferrée était construite même avec des pentes aussi douces que celles dont nous parlait, l'an dernier, l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton), on ne pouvait s'en servir comme débouché pour le transport de notre grain de l'ouest. Et l'on ignore si l'on peut établir ces légères déclivités. S'il faut en juger par les renseignemens qu'il nous a fournis, le premier ministre ne connaît rien de cette région. Quand il a voulu nous la décrire, il nous a lu la relation d'un voyage fait par un missionnaire jésuite dans cette partie du pays, il y a 200 ans passés. C'est là le seul renseignement que nous avons sur cette région et le seul fait qui puisse nous aider à décider si nous devons ou non construire cette ligne.

La rumeur veut que tous les membres du cabinet ne soient pas d'accord sur cette question. Des hommes politiques en vue, dans tout le pays, ont dit aux ministres que cette entreprise causerait leur défaite aux prochaines élections. Mais chacun des ministres a dit à son tour : Je n'ai pas conçu ce projet. Je n'ai rien à y voir, c'est au premier ministre que revient la paternité de cette entreprise. Je voudrais demander au ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) et au directeur général des Postes (sir Wm. Mulock) si ces bruits sont vrais, et s'il est vrai également qu'ils veulent jeter toute la responsabilité de cette mesure sur les épaules du premier ministre, afin de pouvoir échapper à la défaite. Il est à remarquer que ces ministres n'ont pas pris la parole pour défendre ce projet; je ne crois pas qu'ils prennent part à cette discussion.

En terminant, je dirai que, si tous les membres du cabinet sont d'accord sur ce point, s'ils décident, dès que cette session sera terminée, de faire des élections, de demander aux contribuables de déclarer si cette entreprise est bonne ou si elle est contraire aux intérêts du Canada, les électeurs n'enverront pas ici assez de députés pour former une garde de corps au premier ministre qui cherche à faire adopter d'emblée ce projet par la Chambre.

M. T. CHASE CASGRAIN (Montmorency) : M. l'Orateur, l'an dernier, lorsqu'on a présenté le projet de loi concernant un chemin de fer national à travers le continent, et à cette session-ci, lorsqu'on nous a soumis le projet de résolution que nous délibérons maintenant, nous avons assisté à un spectacle bien étrange, ce me semble. L'année dernière, ce n'est pas celui qui, suivant le cours ordinaire des choses, aurait dû remplir cette mission, c'est-à-dire le ministre des Chemins de fer, qui a proposé cette mesure, mais c'est le premier ministre lui-même. Nous savons tous que le ministre des Chemins de fer n'a pas voulu soumettre ce projet de loi et qu'il a même jugé à propos de démissionner pour accentuer sa protestation contre la politique du gouvernement. Voilà donc un homme qu'on avait appelé à faire partie du cabinet, parce qu'il était considéré comme un expert dans les questions de chemins de fer ; il ne faisait pas partie de la Chambre en 1896, lors de la formation du ministère, mais le chef de la droite avait jeté les yeux sur lui pour le mettre à la tête du ministère des Chemins de fer. Cet homme a cru qu'il était convenable, au lieu d'assumer la responsabilité de cette mesure importante, de se retirer du cabinet. Cette année, spectacle bien extraordinaire, en vérité, c'est encore le premier ministre qui nous soumet les modifications subies par le contrat de l'an dernier, alors que cette tâche appartenait de droit au ministre des Chemins de fer. Lors-

que la droite se trouve forcée de défendre cette convention, nous constatons que le membre du cabinet qui assume cette tâche n'est pas le ministre des Chemins de fer, mais bien le ministre de l'Intérieur. Voilà, à mon sens, une circonstance bien étrange et qui prête à commentaires. Est-il vrai que le ministre des Chemins de fer ne veut ni soutenir, ni défendre ce projet ? Est-ce pour cette raison qu'il n'ouvre pas la bouche pour defendre ce traité que la Chambre discute depuis près d'une semaine ? Au lieu d'approuver cette entreprise, songe-t-il lui-même à démissionner, tout comme l'a fait son illustre prédécesseur ? M. l'Orateur, cette question est importante. Deux ministres l'ont discutée. Il était entendu, d'abord, entre les membres de la droite, que nul d'entre eux ne devait prendre part à ce débat ; cependant, les arguments invoqués par l'opposition ont été si puissants que des députés siégeant de l'autre côté de la Chambre ont dû se lever les uns après les autres pour défendre une politique que les ministres de la couronne eux-mêmes ne chercheront pas à expliquer.

D'après le discours prononcé par le chef du gouvernement, l'autre jour, le but des ministres en présentant cette mesure, l'an dernier, et en nous soumettant, à cette session, les modifications qui se trouvent dans ce contrat supplémentaire est double. Le gouvernement veut d'abord que le trafic de l'Ouest passe par nos routes canadiennes jusqu'aux ports de mer de l'est du Canada ; en second lieu, il désire, en exploitant ce chemin de fer qui traversera le Canada de l'ouest à l'est, développer et ouvrir à la colonisation les vastes régions du pays qui ne sont pas défrichées, mais qui sont des plus fertiles, d'après les renseignements qui lui sont parvenus. Je me propose de faire une revue très succinte de la politique du gouvernement sur ces deux points importants, et d'établir un contraste entre l'attitude de nos adversaires et celle de l'opposition.

Il me semble qu'il est absolument nécessaire de discuter, d'abord, la première proposition d'après laquelle, en construisant ce chemin de fer et surtout la section de l'est de Winnipeg à Québec et à Moncton, nous espérons faire passer le trafic énorme de l'ouest par des routes canadiennes jusqu'aux ports que nous avons sur l'Atlantique, jusqu'à nos ports de la province de Québec, ceux de Montréal et de Québec surtout. On a discuté cette question sous tous ses aspects dans les journaux, ici même, et les hommes les plus importants du pays s'en sont sérieusement occupés.

Il me semble qu'on ne peut trouver ni dans cette Chambre ni dans tout le Dominion un homme qui croie, aujourd'hui, que ce chemin de fer national à travers le continent, surtout cette section de Winnipeg à Moncton, pourra rivaliser avec nos grandes voies fluviales. Il faut nous rappeler l'expérience du passé, examiner ce qu'on a fait sur ce continent pour comprendre si, dans les

mêmes circonstances, nos chemins de fer peuvent entrer en concurrence avec les routes fluviales dont la Providence a doté le Canada. Qu'a-t-on fait aux Etats-Unis—quelle est, aujourd'hui, encore, la politique de nos voisins, sous ce rapport ? Peut-on croire qu'il a été, qu'il est encore possible que des chemins de fer rivalisent avec des routes fluviales ? On a dit, avec beaucoup de vérité, que les Américains si entreprenants vont dépenser $101,000,000 pour améliorer le canal Erié. Pourquoi ces travaux ? Simplement parce que les chemins de fer des Etas-Unis ne peuvent rivaliser avec les voies fluviales ; c'est là la route que nos voisins choisissent pour transporter à leurs ports et par leurs propres canaux, l'immense trafic de l'ouest américain et de notre Nord-Ouest. La Chambre et le public croient-ils que, si ce n'était pas là le but qu'ils se proposent d'atteindre, les Américains sacrifieraient autant d'argent à l'amélioration de leurs routes fluviales ?

Il me semble que le ministre de l'Intérieur nous a fourni un très bon argument, l'autre jour, quand il nous a dit que l'approfondissement de nos canaux de neuf pieds à quatorze pieds avait eu pour résultat de faire passer par nos canaux et par notre grande route fluviale jusqu'à la mer, non seulement une grande quantité de grain de l'ouest canadien, mais encore une partie considérable du commerce américain. S'il en est ainsi, l'argument est en notre faveur, ce me semble, et il a d'autant plus d'importance qu'il est invoqué par un membre de la droite. Il démontre que cette ligne de Québec à Moncton ne pourra faire concurrence, durant l'été, à nos routes fluviales. Mais l'honorable ministre a été plus loin et tous ceux qui assistaient à cette séance de la Chambre, lorsque mon honorable ami a prononcé ce discours, ont entendu le ministre de l'Intérieur déclarer qu'il est impossible de croire que les chemins de fer peuvent riviliser, durant l'été, avec nos routes fluviales. C'est pourquoi, à mon avis, ce point de la politique du gouvernement ne repose sur aucune base solide, en tant que la division de l'est est concernée. S'il est vrai qu'au cours de l'été, après les améliorations que nous avons faites et que nous faisons encore à notre route fluviale, nous ne pouvons amener le trafic de l'ouest à nos ports, alors l'un des principaux arguments en faveur de ce projet, argument qui doit avoir plus de force auprès de ceux qui s'intéressent aux destinées de la province de Québec, n'a plus sa raison d'être.

M. l'Orateur, l'an dernier, le 19 mai, on a nommé une commission pour étudier cette question qui, d'après mon très honorable ami, est des plus compliquée, la question des moyens de transport. Si le gouvernement avait choisi les membres de cette commission, s'il avait organisé cette dernière en temps opportun, elle aurait accompli un travail utile et nous aurions tout probablement son rapport devant nous ; cela nous eût aidé à discuter d'une manière intelligente cette question si difficile et si compliquée, pour me

servir des termes de l'honorable premier ministre. Supposons maintenant que cette commission composée d'hommes compétents se mette à la besogne et étudie cette question et toutes les circonstances qui s'y rapportent, pour s'assurer des réformes qui seraient les plus avantageuses au pays, supposons qu'elle adopte pour conclusion, attendue de tous les habitants du Canada, que ce chemin de fer ne peut rivaliser avec nos routes fluviales, dans quelle position le gouvernement se trouvera-t-il placé ? Il n'aura que le sort qu'il mérite ; il aura sous les yeux la preuve établie par ceux-là mêmes qu'il a choisis comme commissaires, que le trafic de l'ouest destiné aux ports de l'Atlantique ne passera jamais par ce chemin de fer.

Mais quelle est la politique de l'opposition sur ce point ? nous voulons imiter dans une juste limite l'attitude prise par les Etats-Unis d'Amérique. Qu'avons-nous vu chez nos voisins ? Je ne suis pas un admirateur aussi enthousiaste de ce pays que le fut, un jour, mon très honorable ami, mais je dis, toutefois, que dans des affaires de ce genre, dans des questions de commerce et de transport, les Etats-Unis nous ont certainement donné un exemple que nous pouvons suivre. Qu'ont-ils fait ? Ils ont aidé la nature autant que faire se pouvait. Voyez, M. l'Orateur, ce qu'ils ont fait au lac Supérieur, voyez ce qu'ils ont accompli à Duluth, à Buffalo et au lac Erié. Nos voisins ont construit des élévateurs ; ils ont, ainsi que je viens de le dire, secondé la nature de toutes les façons possibles ; aujourd'hui, grâce à ce travail constant, les ports de New-York, de Boston, de Philadelphie et de Baltimore prennent rang parmi les havres les plus importants du monde. Si nous suivions cette même politique, si, au lieu de dépenser cette énorme somme d'argent dans la construction d'un chemin de fer qui, d'après les membres de la droite eux-mêmes, ne transportera jamais une quantité raisonnable du grain de l'ouest, au lieu de construire cette route, le gouvernement eût suivi la politique adoptée par le gouvernement américain, nous aurions vu dans un avenir peu éloigné, les ports de Montréal, de Québec, de Saint-Jean et d'Halifax rivaliser avec les grands ports des Etats-Unis. La politique de l'opposition se trouve énoncée dans l'amendement proposé par l'honorable chef de la gauche, paragraphe 3 :

" (c) D'améliorer et étendre notre système de canaux, de développer nos routes fluviales et d'équiper nos ports nationaux sur les grands lacs, le Saint-Laurent et le littoral maritime.

Il est vrai, et j'en accorde le mérite à mon honorable ami, que depuis leur arrivée au pouvoir, nos adversaires ont continué l'œuvre commencée par leurs prédécesseurs ; ils ont beaucoup amélioré la route du Saint-Laurent et nos canaux. Grâce aux efforts de l'honorable député de la division de Sainte-Marie de Montréal (M. Tarte) lorsqu'il était membre du cabinet, ce dernier a fait de grands travaux pour l'outillement du port de Montréal Je dis que si nous devons retirer quelques avantages du trafic du Nord-Ouest, nous ne devons pas rester inactifs et nous contenter du travail déjà accompli. Je prétends qu'au lieu de dépenser inutilement notre argent dans la construction de cette voie ferrée de Winnipeg à Moncton, nous devrions l'appliquer à l'amélioration de nos ports de Montréal, de Québec, de Saint-Jean et d'Halifax, de nos routes fluviales, afin de nous procurer tous les avantages que peut nous procurer le transport des produits considérables de l'ouest aux ports de l'Atlantique.

J'arrive maintenant au second argument dont se servent les membres de la droite pour engager le peuple à approuver ce projet. Ils disent que si cette ligne n'amène pas une proposition raisonnable du trafic de l'ouest à nos ports de mer, elle aidera, du moins, à coloniser les régions encore inhabitées de Québec et d'Ontario. Avant de discuter cet aspect de la question, permettez-moi de rapporter l'opinion du Grand Tronc lui-même sur cette question de savoir si cette ligne de Winnipeg, Québec et Moncton doit avoir tout le succès qu'en attendent les amis du gouvernement. Rappelons-nous ce qui s'est passé dans la salle du comité des chemins de fer, à la dernière session. Nous savons tous qu'aux termes de l'avis donné en premier lieu par le Grand-Tronc-Pacifique, son intention était de construire une ligne partant de North-Bay et allant vers l'ouest. Le premier avis public dans l'Officiel du 10 janvier 1903, comportait que le chemin partirait d'un point près de North-Bay ou de Gravenhurst, dans la province d'Ontario, et se dirigerait vers l'ouest. L'autre jour, encore, l'honorable député d'Annapolis (M. Wade) nous a répété que telle était en effet la première intention du Grand-Tronc-Pacifique.

Le procès-verbal de l'assemblée des actionnaires du Grand Tronc a été lu ici, l'autre jour, et nous y avons vu sir Charles Rivers-Wilson déclarer en toutes lettres que l'intention de cette compagnie était de construire un chemin de fer partant de North-Bay et allant dans la direction de l'océan Pacifique.

Il ne peut donc pas y avoir de doute sur ce point. Plus tard, cependant, on se rappelle que le Grand-Tronc-Pacifique, par l'entremise de sir Charles Rivers-Wilson et de M. Hays, a fait savoir au comité que les plans avaient été modifiés et que l'intention de la compagnie était de prolonger la ligne depuis North-Bay au Gravenhurst ou d'un point quelconque des environs, vers l'est jusqu'à Québec. Plus tard, s'il faut en croire l'honorable député d'Annapolis, on exerça une telle pression sur le gouvernement, qu'il fut décidé de prolonger le chemin, non seulement jusqu'à Québec, mais jusqu'à Moncton. J'ignore quelle raison on a donné de cela. Je ne sais pas non plus si l'on a imposé cela comme condition au gouvernement en échange de l'aide qui devait être accordée à la division de l'ouest du Grand-Tronc-Pa-

cifique. J'ignore si les représentants de Québec ou des provinces maritimes ont dit au gouvernement : Nous n'appuierons pas votre projet de subventionner la ligne du Grand-Tronc-Pacifique à l'ouest de North-Bay, à moins que vous ne prolongiez le chemin à travers la province de Québec et les provinces maritimes. J'ignore si cttte condition a été imposée au gouvernement par ses partisans, mais quoi qu'il en soit, les plans du Grand-Tronc-Pacifique ont été modifiés. Le Grand-Tronc-Pacifique lui-même dit que ce changement lui a été imposé et qu'on l'a obligé à construire une ligne de North-Bay jusqu'à Québec et de Québec jusqu'à Moncton. Personne n'a cru un instant que la compagnie construirait elle-même cette partie du chemin. Pour ma part, quand sir Charles Rivers-Wilson ou M. Hays nous a annoncé qu'on introduirait dans ce bill une disposition autorisant la compagnie à prolonger le chemin vers l'est, je n'ai pas cru, un seul instant, que la compagnie construirait cette ligne, ni que c'était son intention de la construire. Pour mettre sa sincérité à l'épreuve, j'ai demandé, un jour, à M. Hays devant le comité des chemins de fer s'il consentirait à mettre dans ce projet de loi une disposition obligeant la compagnie à construire la division de l'est avant de commencer les travaux sur la division de l'ouest. J'ai pris note de sa réponse à cette question telle qu'il nous l'a donnée le 7 mai 1903. Voici ce que je lis dans mon carnet :

M. Hays déclara qu'il n'a pas d'objection à mettre dans ce projet de loi une disposition par laquelle la compagnie s'engagerait à commencer par construire la section entre Québec et Moncton.

A dater de ce moment, de concert avec nombre d'autres membres du comité, je compris que M. Hays et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'avaient jamais eu l'intention de construire la ligne de Winnipeg à Québec. A cette époque M. Hays était d'humeur à tout promettre, et lui eussè-je demandé de mettre à ma disposition un wagon spécial et un concierge nègre pour me transporter vers l'ouest sur cette nouvelle ligne, il me l'aurait promis. Dès le début même, nous comprîmes par l'empressement que M. Hays et ses collaborateurs mettaient à se prêter à toutes les demandes, qu'ils ne cherchaient qu'à nous jeter de la poudre aux yeux, afin de faire adopter le projet de loi, surtout cette partie du projet de loi se rattachant à la riche section de l'ouest à travers laquelle ils désiraient établir leur ligne. Si le projet de construction de cette ligne de Winnipeg à Québec eut été proposé sérieusement, est-ce que les promoteurs du Grand-Tronc-Pacifique, gens d'affaires qu'ils sont et tenant à obtenir l'autorisation de construire cette ligne dans le but de développer leurs transports, n'auraient pas construit eux-mêmes la section de l'Est?

Deux ou trois jours après que j'eusse posé cette question à M. Hays, le député de la division Sainte-Marie (M. Tarte) lui adressa la même question; mais M. Hays changea d'avis et au lieu de répondre directement, comme il l'avait fait en premier lieu—peut-être à ses yeux, mon rôle ici est-il moins important que celui du député de Sainte-Marie, et peut-être aussi croit-il plus facile de m'en imposer, si je puis me servir de pareille expression—il éluda la question. Il ne répondit pas à mon honorable collègue (M. Tarte), et deux ou trois jours plus tard, on annonça que le gouvernement se chargeait de la construction de cette ligne. Pourquoi ? Parce que les initiateurs du projet du Grand-Tronc-Pacifique se virent acculés à une impasse ; ils comprirent qu'il leur serait impossible de vaincre l'opposition de quelques membres du comité des chemins de fer et que force leur serait de prendre certains engagements auxquels ils n'avaient jamais songé. C'est alors que le gouvernement leur vint en aide et dans le but de faire aboutir cette entreprise, s'engagea à construire la section orientale de la ligne, de Winnipeg à Québec et de Québec à Moncton. Je le répète, qui prouve clairement qu'il ne s'agit nullement ici d'une ligne commerciale destinée aux transports des produits de l'est ; et que, s'il se fût agi d'une ligne commerciale, en habiles financiers qu'ils sont, ces messieurs s'en seraient chargés, et au lieu d'en grever le pays et de forcer l'état à la construire, ils l'auraient construite eux-mêmes. Je reviendrai plus tard sur ce point, quand j'aborderai l'étude des modifications contenues dans la convention supplémentaire ; car, à mon avis, voilà évidemment quelles ont été, dès le début même, la pensée et l'intention de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, ainsi que la chose ressort tant du primitif que de la convention supplémentaire actuellement soumise à nos délibérations.

Etudions maintenant le projet au point de vue de la colonisation. Les honorables députés de la droite nous disent que si cette ligne ne se prête pas au transport des produits de l'ouest vers l'est et vers nos ports maritimes, si elle ne réussit pas à faire dévier vers Québec et vers Montréal un fort volume de ces énormes transports, au moins—et c'est là l'argument qu'ils font valoir dans la province de Québec—elle ouvrira à la colonisation et développera de vastes territoires de cette province demeurés jusqu'ici inconnus, inexplorés et incultes.

Il me semble fort étrange qu'il nous faille pénétrer dans ces contrées inexplorées pour trouver des terres propres à la culture. Je serais bien aise que de ces masses de documents que le gouvernement a soumis à la Chambre l'année dernière au sujet de ces territoires incultes,, on pût extraire quelques renseignements établissant l'importance et l'urgence de consacrer d'aussi énormes sommes au développement de ces territoires. S'il est vrai qu'il existe des masses de renseignements sur la question, et que la mo-

deste brochure déposée sur le bureau, la session dernière, renferme des renseignements de nature à offrir à la Chambre et au pays des arguments propres à les convaincre de l'urgence de construire ce réseau et de developper ces territoires, comment expliquer le fait que pas un seul député de la droite ne s'est appuyé sur cette brochure pour prouver que ces contrées contiennent des terres se prêtant à la culture et à la colonisation ? L'autre jour, le premier ministre, en émunérant les raisons qui militent en faveur du développement de ces contrées incultes, nous a cité le rapport du père Albanel sur ces territoires, et nous a parlé des roses qui y croîssent en juin.

Voilà qui est fort poétique, sans doute, et cela m'a remis en mémoire les vers du troubadour errant du "Mikado", dans la chanson : "Les fleurs s'épanouissent au printemps".

M. R. L. BORDEN : Cette citation était tout à fait étrangère à la question.

M. CASGRAIN : Je le répète, cette citation est fort poétique, mais elle ne prouve pas grand'chose. A mon avis, la construction de cette partie du réseau coûtera au moins $50,000,000, et encore est-ce là une espèce de chemin de fer de 900 milles de parcours dans la province de Québec seulement, à travers un territoire parfaitement inconnu.

Je pose la question aux honorables messieurs de la droite : Au point de vue de la colonisation, ne leur serait-il pas possible de consacrer ces $50,000,000 au développement de meilleures terres arables que celles de ces territoires incultes, situés plus loin au nord que les Laurentides ? Quelle est l'attitude de l'opposition sur cette question? Ici, je me place surout aupoint de vue de la province de Québec, bien qu'il ne s'agisse point d'une question d'intérêt provincial. Si l'objectif visé est la colonisation et le développement de la province de Québec au moyen de la construction de voies ferrées, il serait facile de trouver d'immenses étendues de terres dans les parties développées de cette province où nous pourrions plus utilement dépenser ces $50,000,000.

M. SAM HUGHES : En y construisant des chemins de fer.

M. CASGRAIN : Oui, pour la construction de voies ferrées. Je ferai observer que dans la province de Québec, il existe des millions d'acres de terres incultes, attendant l'arrivée du colon et du cultivateur.

Voici ce que je lis dans le "Guide du Colon" pour 1903, au sujet d'une fort minime section de la province de Québec :

> Dans les vallées les plus élevées de la Rouge, de la Lièvre, de la petite Nation et de la Gatineau, il y a 250,000 acres de terres arables de la meilleure qualité.

Voilà ce qu'on affirme dans cette brochure publiée sous les auspices du gouvernement de Québec. Au sujet de la contrée sise au nord-ouest de Montréal et de la vallée du Saint-Laurent, voici ce que l'auteur de la brochure ajoute :

> L'étendue des terres arpentées et actuellement mises en vente aux agences du district du lac Saint-Jean, s'élève à plus de 2,000,000 d'acres.

Citons encore la vallée du lac Témiscouata, la vallée de la Metapedia et la péninsule de Gaspé, à laquelle le solliciteur général porte un si vif intérêt. Puisque le coffre public regorge d'argent et que le gouvernement veut dépenser $50,000,000 pour la construction d'un chemin de fer qui ne développera pas la province de Québec et ne transportera pas les marchandises et les produits du Nord-Ouest aux ports de Québec et de Montréal, pourquoi ne pas consacrer dix, vingt ou trente millions de dollars au développement de ces territoires qui attendent l'arrivée du colon et l'établissement de communications par voie ferrée ? Des personnes faisant autorité estiment que dans les territoires de la province de Québec, dont les conditions climatériques et les ressources sont parfaitement connues, il se rencontre des étendues de terres actuellement utilisables pour les fins de la colonisation, où il serait facile de créer deux cents paroisses nouvelles et d'établir deux millions d'habitants, ces terres ne sont pas sises non plus au nord de la chaîne des Laurentides. Pourquoi ne pas consacrer une partie de ces deniers au développement des parties connues et colonisées de la province et à l'établissement de cette population supplémentaire de deux millions d'habitants qui pourraient facilement s'y créer des foyers ?

Le député de Jacques-Cartier (M. Monk) nous a signalé les besoins de la province de Québec, au point de vue de la colonisation, et le député de Saint-Jean-Iberville (M. Demers) qui a porté la parole après lui, n'a pas même tenté de répondre aux arguments que son collègue avait formulés. L'honorable député (M. Demers) n'a pas apporté de réponse à la partie de l'argumentation de mon honorable ami (M. Monk) se rattachant au développement et à la colonisation de certaines parties de la province de Québec et c'est à peine s'il a effleuré la question des chemins de fer dont la construction s'impose d'urgence dans cette province. Le solliciteur général, dit-on, doit prendre la parole après moi ; j'espère donc qu'il me fera la faveur de répondre à mes questions, d'autant plus qu'il prend si vif intérêt à une question vivement agitée : l'augmentation des subventions accordées aux provinces.

L'honorable M. LEMIEUX : Ecoutez ! écoutez !

M. CASGRAIN : La session dernière, le solliciteur général a prononcé un discours fort documenté et très éloquent sur cette question, déclarant qu'à son avis, il importe de relever le chiffre de la subvention accordée par le gouvernement fédéral aux légis-

latures provinciales. L'heure est arrivée où il doit se mettre à l'œuvre. Si le gouvernement n'a pas l'intention de relever le chiffre des subventions affectées aux provinces, le solliciteur général devrait engager le cabinet à prêter son concours financier à la province de Québec, dans le sens des propositions qu'il a formulées l'année dernière. Si nous sommes en mesure de consacrer $50,000,000 à la construction d'un réseau transcontinental qui sera inutile au développement de la province de Québec, pourquoi le solliciteur général n'engage-t-il pas le cabinet à prêter son concours financier à la construction de chemins de fer qui développeront la partie de la province de Québec déjà colonisée et relieront les grands centres commerciaux aux districts ruraux de cette province ? On pourrait construire dans cette province nombre de chemins de fer dont bénéficieraient grandement les populations. Citons, entre autres, la contrée sise sur la rive sud du Saint-Laurent. Voilà nombre d'années qu'on adresse au cabinet des pétitions tendant à la construction d'un chemin de fer dans cette section de la province. Il existe actuellement un chemin de fer de Montréal à Sorel, dont l'exploitation est spasmodique ; mais les riches paroisses qui s'étendent entre Sorel et Lévis ne sont desservies par aucune voie ferrée, et force est bien aux habitants de ces paroisses de faire un trajet de plusieurs milles pour utiliser soit l'Intercolonial soit le Grand Tronc. Pourquoi le gouvernement ne consacrerait-il pas une partie de ces $50,000,000 à la construction d'un chemin de fer sur la rive sud du Saint-Laurent, de façon à doter les vieux établissements de ce district de communications convenables par voie ferrée ? Citons encore la contrée située au nord de Montréal et le Nominingue ; puis ce raccordement tant désiré par voie ferrée entre le chemin de fer Intercolonial et la péninsule de Matane. On le sait, il y longtemps que les citoyens de Matane demandent à grands cris l'établissement de communications par voie ferrée. Le sol de ce district est fertile ; c'est une contrée bien boisée, et les cultivateurs y seraient fort prospères, s'ils jouissaient de ces communications par voie ferrée qu'on leur refuse et dont il serait facile de doter ce pays, si le gouvernement y consacrait une partie de ces $50,000,000. Depuis quand la population de la péninsule de Gaspé demande-t-elle l'établissement de communications par voie ferrée ? Le chemin de fer s'étend actuellement de Metapedia à New-Carlisle et ces populations ont mainte et mainte fois demandé le prolongement de cette ligne jusqu'au bassin de Gaspé. Le solliciteur général a saisi le parlement d'un projet tendant à la construction d'un chemin de fer de New-Carlisle jusqu'au bassin de Gaspé et traversant l'intérieur de la péninsule ; mais s'il nous faut construire à si grands frais ce prétendu réseau national transcontinental, le solliciteur général pense-t-il qu'il restera assez d'argent en caisse pour subventionner le chemin de fer auquel il porte un si vif intérêt ?

Je le répète, au lieu de consacrer cinquante ou soixante millions au prolongement de la partie orientale de ce réseau, le gouvernement ne devrait-il pas, de concert avec l'opposition, prendre pour système de doter les anciens établissements de la province de Québec de communications par voie ferrée, dont l'absence se fait depuis si longtemps sentir.

M. l'Orateur, étudions maintenant les modifications que le gouvernement se propose de faire subir au contrat en discussion. A mon avis, dès le début même, aux yeux de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, le prolongement du réseau vers l'est a toujours été quantité parfaitement négligeable et elle a tenu la dépense de ces deniers pour un gaspillage des deniers publics. Quelles sont les modifications apportées par cette convention supplémentaire au contrat primitif intervenu avec la Compagnie du Grand Tronc ? Je ne veux pas étudier tous les faits par le menu. Je l'avoue franchement, je ne m'érige pas en critique autorisé relativement aux modifications d'ordre purement financier qu'on nous propose ; mais comme quelques-unes de ces modifications sont fort intéressantes, j'en dirai quelques mots. D'après le contrat primitif, la date du parachèvement du réseau était fixée à l'année 1908, mais il est stipulé ici un délai de trois ans et la date du parachèvement des travaux est maintenant portée à l'année 1911. Cette modification influe d'une façon sensible sur les deux articles subséquents de la convention supplémentaire. Le traité primitif stipulait qu'il serait consacré à l'outillage de la voie ferrée une somme de $20,000,000, et que $5,000,000 valant de ce matériel roulant serviraient à l'outillage de la division de l'est. Or, le deuxième paragraphe de la convention supplémentaire porte que cette somme de $20,000,000 valant de matériel roulant est réduite à à $15,000,000.

Je ne discuterai pas la question de savoir si ce deuxième paragraphe abroge l'article du contrat primitif stipulant que le réseau sera outillé d'un matériel roulant de la valeur de $20,000,000. Mais voici ce que je prétends. On a jugé nécessaire à l'outillage du réseau tout entier d'y affecter $20,000,000 valant de matériel roulant ; tandis que la nouvelle convention réduit cette somme à $15,000,000 et $5,000,000 valant du matériel roulant seront utilisés, dès que la section de l'est sera prête à l'exploitation. A mon avis, voici le langage qu'a tenu la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique : Ces 20 millions de piastres valant de matériel roulant devaient être affectés à tout le réseau, tant à la section de l'ouest qu'à celle de l'est ; or, la chose ne saurait faire doute, la section de l'est ne se construira jamais ; car au fond, ce n'est qu'un leurre, et par conséquent, nous appliquerons à tout le réseau le montant primitif, les $15,000,000 que nous devions affecter à la section de l'ouest et nous bifferons tout sim-

plement $5,000,000 qui seront utilisables, dès que la section de l'est sera prête à l'exploitation. Si l'on a agi ainsi, c'est que la compagnie était convaincue qu'il n'y aurait jamais lieu d'utiliser $20,000,000 valant de matériel roulant, parce que la section de l'est ne serait jamais construite et par conséquent il n'y aurait jamais lieu d'affecter à cette division les $5,000,000 valant de matériel roulant ; mais il suffirait d'appliquer $15,000,000 valant de matériel roulant à tout le réseau, c'est-à-dire à la division de l'ouest, la seule qu'on se propose de construire. Quelle est la teneur de l'article trois ?

En attendant le parachèvement de la division de l'est par le gouvernement, la compagnie aura le droit de louer des commissaires qui seront nommés sous l'empire de ladite loi, et de mettre en service telles parties de la division de l'est qui pourront, de temps à autre, être parachevées.

Que veut dire cet article ? Il veut dire que probablement la Compagnie du Grand Tronc forcera le gouvernement à construire la ligne de Winnipeg à North-Bay, en comformité du projet primitif, et sera en mesure d'affermer cette partie de la ligne. Le résultat, c'est que le système adopté au début par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique sera mis à exécution, et alors quelle direction les transports prendront-ils ? A mon avis, si mes honorables amis se sont montrés si hostiles au projet primitif du Grand Tronc, c'est qu'ils craignaient que, si jamais cette ligne se construisait jusqu'à North-Bay, les transports de l'ouest seraient déviés vers le réseau du Grand Tronc et au lieu d'atteindre Québec, Montréal, Halifax ou Saint-Jean, prendraient, comme d'ordinaire, la route de Portland, le terminus américain du réseau. A cette époque, le réseau du Grand Tronc concurrençait les transports de l'est, comme il le fait encore aujourd'hui ; et si jamais le chemin de fer se construit jusqu'à North-Bay, la situation est-elle tellement modifiée que les transports ne puissent être déviés des routes et des ports canadiens vers ce port américain de la Compagnie du Grand Tronc ? Comme nouvelle preuve à l'appui de ce que j'avance, je citerai le langage dont s'est servi sir Rivers-Wilson devant ses actionnaires. On a déjà communiqué à la Chambre cette partie du discours en question, mais il me paraît utile d'y appeler l'attention des honorables députés. Voici ses propres paroles :

La distance de 3,400 milles, que je viens de mentionner, se décompose comme suit :—distance de Québec à Moncton, environ 400 milles ; de Québec à North-Bay, d'un point de raccordement avec North-Bay, environ 500 milles, soit une totalité de 900 milles—puis de là à Winnipeg, encore 1,000 milles. On le voit, la ligne passe à 100 ou 150 milles au nord de North-Bay, d'où elle se raccordera, au moyen d'un embranchement avec le réseau du Grand Tronc, puis un autre embranchement sera construit d'un point entre Winnipeg et North-Bay à un point sur le lac Supérieur. La Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique recevra, sans aucun doute, du gouvernement fédéral et du gouvernement d'Ontario les subventions d'usage par mille de chemin de fer, à titre d'aide à la construction de ces deux embranchements.

Ainsi, il n'y a rien de modifié dans l'intention de sir Rivers-Wilson et des autres officiers de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et de la Compagnie du Grand Tronc. Ils ont toujours eu l'intention de pousser le réseau jusqu'à North-Bay, puis de là, diriger leurs transports, par leur propre réseau, jusqu'à Portland. Je passerai sous silence cette partie du rapport qu'on nous a déjà signalée au sujet de l'attitude prise par un des actionnaires à l'assemblée en question, déclarant catégoriquement que, d'après un mémoire non officiel qui avait été transmis aux actionnaires, la construction des 500 milles de voie ferrée de Québec à North-Bay était un projet prématuré. Ainsi, si toutes les stipulations consenties par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et le gouvernement dans le contrat supplémentaire sont mises à exécution, la conclusion qui s'impose c'est que l'on ne construira jamais la division de l'est et que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique se contentera de pousser sa ligne jusqu'à North-Bay pour se raccorder avec son réseau au Canada et aux Etats-Unis.

J'ai la présomption de croire que j'ai réussi à convaincre quelques députés de la droite et peut-être le premier ministre lui-même, qu'il ne s'agit ici que d'un projet d'ordre politique. A coup sûr ce n'est pas un projet d'ordre commercial. La division orientale du réseau ne saurait s'utiliser pour les transports du Nord-Ouest par des voies canadiennes. De l'aveu des honorables députés de la droite, ce chemin de fer ne saurait concurrencer les autres voies ferrées pour le tansport des céréales de l'ouest, par des voies canadiennes, jusqu'aux ports maritimes canadiens. A mon avis donc, au lieu de consacrer ces deniers au développement de contrées inexplorées dont le climat et les ressources nous sont parfaitement inconnus, il serait bien plus digne d'homme d'affaires et de patriotes d'appliquer ces deniers publics au développement de parties bien connues des provinces de Québec et d'Ontario.

Avant de terminer mes observations, je toucherai brièvement à une autre question à laquelle le député d'Hastings (M. Northrup) et le député d'Annapolis (M. Wade) ont donné de longs développements : je veux dire la garantie à laquelle la convention supplémentaire a porté atteinte. Il s'agit de la première hypothèque du gouvernement, et c'est là une question qui intéressera mon honorable et savant ami, le solliciteur général. Sous l'empire du contrat primitif il est attribué au gouvernement une hypothèque de premier rang sur le chemin de fer lui-même et sur l'outillage. Sous l'empire du contrat supplémentaire et de la loi, le gouvernement n'aura pas d'hypothèque du premier rang sur l'outillage. Comme l'a fait observer l'autre jour l'honorable député de Hastings-est, le contrat primitif ne stipule

nullement que la compagnie fera l'acquisition du matériel roulant pour outiller les divisions de l'ouest et de l'est ; il n'est nullement statué que l'outillage sera la propriété de la compagnie du Grand Tronc Pacifique. Comme l'atteste l'histoire de toutes les compagnies de chemins de fer sur ce continent, ce sont des compagnies se livrant à ce genre d'exploitation, qui se chargent de fournir l'outillage et le matériel roulant et ainsi que l'a déclaré sir Rivers-Wilson devant ses actionnaires le précédent établi par les autres compagnies de chemins de fer, dans le passé, s'appliquera au chemin de fer en question, c'est-à-dire qu'une société de fidéicommis se chargera d'outiller la voie ferrée de matériel roulant. Que déclare l'article 7 de la Compagnie du Grand Tronc Pacifique. la teneur du contrat primitif, l'hypothèque, constituée sous tout le réseau, son outillage et ses accessoires, devait constituer un privilège de premier ordre. Relisons l'article même en question, l'article 35 de la convention primitive :

Pour les fins déterminées ci-après dans le présent article, la compagnie pourra et devra créer des hypothèques à des fidéicommissaires, ainsi qu'il suit :

(a) Une hypothèque qui constituera une première charge sur l'entreprise, l'outillage et les biens du chemin de fer, les recettes, droits et privilèges de la compagnie, y compris tout l'outillage et tous les biens que la compagnie pourra subséquemment acquérir, mais à l'exclusion des embranchements de plus de six milles de parcours, etc.

Advenant que cette hypothèque fût forclose, les conséquences ordinaires s'en suivraient. Le chemin de fer pourrait être vendu, en admettant pour les besoins de la discussion que le gouvernement, sous l'empire de cet article du contrat possédât une première hypothèque. Or que stipule l'article 7 de la convention supplémentaire ? Advenant, est-il statué dans cet article, que le service des intérêts que la compagnie est tenue de verser sur les obligations en question, ainsi garanties par l'Etat, reste en souffrance, et cela dans des proportions qui justifieraient l'Etat de forclore l'hypothèque, cette hypothèque ne sera pas foreclose, mais il sera nommé un sequestre ou mandataire qui gérera la division de l'ouest et percevra toutes les taxes et recettes en provenant, puis acquittera tous les frais d'exploitation de cette ligne, ainsi qu'il est prévu par la loi des chemins de fer de 1903, y compris les frais se rattachant à cette gestion ou à l'exécution de ce mandat ; et il fera la répartition de l'excédent des taxes et des recettes.

On le voit donc, le sequestre ou gérant est tenu d'acquitter, en premier lieu, les frais d'exploitation, ainsi qu'il est prévu par la loi des chemins de fer adoptée au cours de la session dernière, et si l'honorable député veut bien se reporter à cette loi, article 2, paragraphe cc, il y trouvera la définition des " frais d'exploitation " que voici :

L'expression " frais d'exploitation " signifie et comprend tous les frais d'entretien dudit chemin de fer, ainsi que tous les péages, loyers ou sommes annuelles payées relativement aux propriétés louées à la compagnie ou détenues par celle-ci, à part le loyer payé pour toute ligne affermée, ou relativement au prix de location du matériel roulant affermé à la compagnie.

Ainsi, le sequestre et mandataire, sous l'empire de l'article 7 de la convention supplémentaire, avant de rien verser aux porteurs d'obligations et aux créanciers hypothécaires, sera tenu d'acquitter toutes taxes, redevances ou sommes annuelles, relativement aux propriétés affermées à la compagnie ou détenues par cette dernière ou relativement au prix de location du matériel roulant affermé à la compagnie. Voilà qui est d'une parfaite lucidité. Les tribunaux, tant au Canada qu'aux Etats-Unis, ont été plusieurs fois saisis de cette question et qu'ont-ils décidé ? Citons d'abord l'affaire soumise à la cour Suprême du Canada qui, à la vérité, n'a pas décidé la question, mais a, toutefois, exprimé un avis de haute importance, par l'organe de l'ex-juge en chef, sir Henry Strong. Il s'agit de la cause de Walbridge versus Farwell et la Compagnie des wagons et de fonderie d'Ontario *versus* Farwell, cause, dont le compte rendu est consigné au 18me volume des " Supreme Court Reports ", page 1 et suivantes. Voici l'historique de cette affaire, en ce qui concerne la Compagnie de wagons et de fonderie d'Ontario. La Compagnie du chemin de fer du Sud-Ouest, se trouvant en proie à des embarras finaciers, consentit un acte de fidéicommis en faveur de certains intéressés, et ces embarras, en dernière analyse, aboutirent à la forclusion de l'hypothèque ; on dirigea des poursuites contre la compagnie du chemin de fer et le tribunal se prononça contre elle. Alors, la compagnie en question prétendit que, puisqu'elle avait fourni le matériel roulant, ce matériel n'était pas assujetti au droit privilégié créé par l'acte des fidéicommis. Il fut décidé, sous l'empire de la loi de Québec, que l'hypothèque couvrait tout, qu'il s'agissait d'une hypothèque consentie relativement au chemin de fer, ses accessoires et son outilage. C'est précisément ce que j'ai fait observer l'autre jour à l'honorable député d'Annapolis (M. Wade) lorsqu'il discutait ce point ; c'est que la doctrine qu'il exposait était du droit français sous l'empire du droit français en vigueur dans la province de Québec, dès que le matériel roulant est installé sur une voie ferrée, il devient ce qu'on appelle un immeuble et par conséquent il est atteint par l'hypothèque de premier ordre créée par les porteurs d'obligations. Voilà le droit en vigueur dans la province de Québec et c'est ce qu'affirme la cour Suprême dans son jugement. Que dit en effet le juge en chef Strong ? Ses paroles sont consignées à la page 4 du compte rendu et en voici la teneur :

Voici, toutefois, ce que je tiens à faire observer. En donnant mon assentiment au jugement du tribunal renvoyant ces appels, je tiens à faire

une réserve pour l'avenir : advenant que la question soit soulevée en bonne et due forme et dans une cause s'y rattachant, je n'entends nullement renoncer au droit d'étudier si nos tribunaux ne doivent pas adopter le principe aujourd'hui universellement reconnu aux Etats-Unis, quant à l'applicabilité des recettes courantes aux frais courants ; de préférence aux créanciers hypothécaires, soit que ces frais soient effectués pendant que la propriété du chemin de fer est soumise à la juridiction des tribunaux, en étant remise, à la demande des porteurs d'hypothèques, à la charge d'un séquestre, soit que ces frais soient effectués antérieurement.

La seule raison alléguée, l'autre jour, par le député d'Annapolis (M. Wade) à l'appui de sa prétention, quand il a affirmé que la première hypothèque du gouvernement vaudrait contre les intéressés qui affermeraient ce matériel roulant à la compagnie, c'est qu'il adoptait le droit français à cet égard, et que sous l'empire du droit anglais, dès que le matériel roulant a touché les rails, il devient partie du droit réel. A son avis, c'est là une proposition de droit absolument incontestable. Bien que je tienne en haute estime l'avis de l'honorable député, je professe également le plus profond respect à l'endroit de l'avis émis par la cour Suprême des Etats-Unis, et le droit appliqué ici est similaire à celui appliqué aux Etats-Unis. Que dit la cour Suprême des Etats-Unis :

Il est établi que le titre d'un vendeur de matériel roulant vendu sous l'empire d'un contrat stipulant que ce matériel, bien que délivré à la compagnie, devra demeurer la propriété du vendeur jusqu'à l'acquittement du prix, vaudra contre le droit réel créé par une clause relative à une hypothèque de premier rang sur la propriété d'acquisition subséquente.

Voilà ce qu'a décidé la cour Suprême des Etats-Unis dans la cause de Fosdick versus Schall, 99me volume " U.S. reports ", page 345. Voici, en outre, le principe établi, à la même page :

Les droits du vendeur sont similaires à ceux réservés, sous l'empire d'une vente conditionnelle, lorsque le vendeur, au lieu de réserver la propriété du matériel roulant, y attache une hypothèque pour le paiement du prix. Les wagons " constituant une propriété détachée susceptible d'être assujétie à un droit de propriété séparée et à des hypothèques distinctes " toutes les hypothèques, liant obligatoirement une compagnie de chemin de fer, ne sont nullement atteintes par une hypothèque générale donnée antérieurement par la compagnie et sont prépondérantes.

Voilà le principe établi par le droit anglais et le droit des Etats-Unis. En outre, la cour Suprême des Etats-Unis a décidé que :

Les droits prépondérants du vendeur peuvent être reconnus soit pas la remise du matériel roulant en espèces sonnantes, soit par le versement du prix, indépendamment du produit de la vente.

Voilà ce que l'ex-juge en chef Strong avait en vue en déclarant que si jamais la question était évoquée à la cour Suprême, et que ce tribunal fut appelé à appliquer la loi en vigueur au Canada, en dehors de la province de Québec, il déciderait dans ce sens-là même. L'avis qu'il émet ici s'appuie sur les décisions de la cour Suprême des Etats-Unis et aujourd'hui personne dans ce dernier pays ne révoque en doute la légitimité de cette doctrine. D'ailleurs, quand bien même je ferais erreur dans l'interprétation de la loi générale, comment pourait-on révoquer cette doctrine en doute, lorsqu'il est catégoriquement déclaré, dans le septième article de la convention supplémentaire que, les " frais d'exploitation " mentionnés dans cette convention doivent s'entendre dans le sens attribué à cette expression par la loi des chemins de fer ; et cette loi déclare que l'expression " frais d'exploitation " comprend le loyer, le prix de location du matériel roulant installé sur la voie ferrée. Voilà qui est parfaitement clair. Je demanderai au Solliciteur général, s'il me donne la réplique, de vouloir bien nous donner des éclaircissements sur ce point en particulier.

L'honorable R. LEMIEUX (Solliciteur général) : M. l'Orateur, je n'ai pas l'intention de donner de longs développements à cette question de si haute importance. La session dernière, j'ai eu le privilège de porter la parole au cours du premier débat qui s'est livré autour de cette mesure. Cette année, après les nombreuses harangues prononcées au cours de ce débat, je ne me crois pas autorisé à m'étendre longuement sur la question. S'il fallait accepter le discours du député de Montmagny comme l'interprétation autorisée du sentiment de la majorité des électeurs de la province de Québec, il en faudrait conclure que l'horizon de cette province est assombri d'une multitude de nuages menaçants. Mais, si la Chambre veut bien me prêter son indulgence, je montrerai à l'honorable député la bordure d'argent qui frange chaque nuage.

Mais avant de répondre à l'habile plaidoyer présenté par l'honorable député qui m'a précédé, plaidoyer marqué sans doute au coin de la sincérité, je tiens à relever l'observation formulée l'autre jour par le chef de l'opposition. Il a fait allusion au discours que j'ai prononcé à Montréal, avant la convocation du parlement pour la session actuelle, alors que j'aurais prédit, affirme-t-il, que les élections générales auraient lieu à brève échéance. Il nous a aussi parlé de la conspiration du silence ourdie par le gouvernement, pour me servir de ses propres expressions. Les négociations, a-t-il dit, se poursuivaient entre la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et le gouvernement, et cependant, quand sonnerait l'heure des élections générales, le corps électoral ignorerait encore la nature des modifications. Le chef de l'opposition s'est écrié : le Solliciteur général, qui est dans les confidences du gouvernement, a déclaré aux électeurs de Montréal que l'heure des élections générales allait bientôt sonner. Qu'il me permette de lui dire qu'il est mal

renseigné sur ce point. Dans le discours en question, j'ai déclaré que les élections générales auraient peut-être lieu. A cette époque, je n'étais pas encore dans les confidences du gouvernement, bien que je revendique le mérite d'avoir toujours prêté un sincère et fidèle appui au gouvernement actuel. Je n'étais alors que simple député de Gaspé, titre qui suffisait parfaitement et suffirait encore demain même à mon ambition. Je n'ai pas déclaré à cette époque que les élections générales auraient lieu à brève échéance. Mais j'ai affirmé que, s'il fallait en juger d'après les discours de combat prononcés par le chef de l'opposition et par ses amis dans les différentes provinces et d'après l'agitation soulevée par les députés de l'opposition, les élections générales arriveraient à bref délai. J'ai affirmé que le gouvernement pourrait, à bon droit, faire appel au corps électoral, puisque dix nouveaux comtés établis par la dernière loi relative au remaniement de la représentation, se trouvaient sans représentants dans cette Chambre.

J'ai affirmé que les élections générales auraient peut-être lieu ; mais je n'ai jamais fait pareille déclaration en m'autorisant du cabinet. J'ai ajouté que si la dissolution des Chambres avait lieu, la convention en discussion intervenue entre le gouvernement fédéral et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique serait d'abord ratifiée, non seulement par les représentants du peuple, mais par le peuple lui-même, et cela à une écrasante majorité. Le chef de l'opposition affirme qu'il existe une conspiration du silence. A coup sûr, il n'a pas trempé dans ce complot. Nous avons suivi sa campagne et celle de ses amis dans les provinces de Québec et d'Ontario ; je le répète, on ne saurait guère l'accuser d'avoir trempé dans cette conspiration du silence. Les électeurs, qui étaient tout oreilles, ont entendu ces messieurs lancer de violents réquisitoires contre la politique du gouvernement au sujet du Grand-Tronc-Pacifique. Non, M. l'Orateur, il n'existe pas de conspiration du silence ; mais s'il existe une conspiration, ourdie par les messieurs de la gauche, c'est bien celle de la peur—peur du corps électoral, peur de la popularité du gouvernement, peur du contrat intervenu entre le gouvernement fédéral et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

M. l'Orateur, je tiens à répondre aux observations de l'honorable député de Montmorency (M. Casgrain). Il nous a dit, au début, son étonnement de voir le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Emmerson) garder le silence. Le ministre des Chemins de fer, s'est écrié l'honorable député, désapprouve-t-il le contrat actuellement soumis à nos délibérations ? Adopte-t-il une attitude analogue à celle prise par le ministre des Chemins de fer l'année dernière ? Existe-t-il quelques dissentions intestines, quelque désaccord au sein du cabinet ?" A cela je réponds que si le ministre des Chemins de fer n'a pas encore rompu le silence, il pourra sans doute plus tard exprimer son avis. Si l'honorable député appréhende l'existence de discordes intestines dans les rangs du parti ministériel, que doit-il penser de la situation actuelle dans les rangs de la gauche ?

L'année dernière, l'homme de combat par excellence dans les rangs de la gauche, au cours du débat sur la mesure en discussion, c'était l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk). Cette année, il a prononcé une harangue qui a duré à peu près une demi-heure, excellente harangue, du reste. Mais aujourd'hui quel est le chef de son parti, dans la province de Québec, sinon le député de Montmorency (M. Casgrain) ? Quel bouleversement s'est opéré ! Comment les dieux sont-ils tombés ?

Pourquoi le député de Jacques-Cartier ne fait-il plus entendre, comme jadis, les accents de sa vigoureuse éloquence ? Puis, comment se fait-il que l'habile député de Sainte-Marie (M. Tarte) n'ait pas la direction des phalanges conservatrices dans la province de Québec ? Ce n'est pas sans une profonde stupéfaction que nous avons entendu les attaques dirigées par le député de Montmorency contre le gouvernement, au sujet de la division orientale du Grand-Tronc-Pacifique. La route que doit traverser ce chemin de fer, prétend-il, est bordée de chaque côté d'immenses étendues de territoire inculte. Il déclare que c'est un territoire inexploré, une contrée stérile, que l'Etat ne devrait pas commettre la folie—que dis-je, le crime—de construire la division de l'est. Mon honorable ami a changé de sentiment depuis le discours qu'il a prononcé l'an dernier devant le comité des chemins de fer de la Chambre.

J'ai à la main un exemplaire des Débats de la dernière session. Chaque année, quelque député brûle du désir d'abolir les Débats. J'élève la voix pour les défendre ; le livre qui contient le compte rendu de nos délibérations est pour nous le livre par excellence. Mon honorable ami voudra bien me permettre de lui rappeler quelques-unes de ses déclarations et la modification qu'il a suggérée l'an dernier au comité des chemins de fer. Il vient de nous dire que, lorsque sir Charles Rivers-Wilson et M. Hays, le gérant du Grand Tronc, se présentèrent il y a un an devant ce comité, leur désir manifeste était d'obtenir l'autorisation d'établir vers l'ouest une ligne de chemin de fer partant de North-Bay ou de Gravenhurst. Je me range à son avis. Sir Charles Rivers-Wilson et M. Hays voulaient que le réseau du Grand Tronc de chemin de fer pût pénétrer au Nord-Ouest et s'étendre jusqu'à l'océan Pacifique. Cependant, l'honorable député était là. Il croyait en savoir plus long que ses collègues de Québec, être meilleur juge qu'eux de ce qu'il fallait faire dans l'intérêt de cette province. Mon honorable ami, le représentant d'Annapolis (M.

Wade), après avoir fait lecture du projet de loi, proposa devant le comité de le modifier de la manière suivante :

Pourvu, toutefois, que les travaux de construction de la section de Québec et à l'est de cette ville soient entrepris à Québec même ou dans les environs et exécutés simultanément à l'est et à l'ouest, et que lesdites sections soient exploitées en même temps et qu'aucune ne soit exploitée sans les autres.

Telle fut la proposition d'amendement du député d'Annapolis. Nos collègues des provinces maritimes, sans distinction de partis, défendirent bravement les intérêts de leurs provinces, de l'est du Canada, et je les en félicite. Grâce à leurs efforts et à ceux des représentants de la province de Québec, le gouvernement a imposé à la Compagnie du Grand Tronc l'obligation d'exploiter et d'outiller la division de l'est. Cependant, lorsque le représentant d'Annapolis présenta sa motion, le ministre des Finances, qui était présent, lui apprit qu'elle était inutile, attendu que le Grand Tronc se proposait de greffer sur le bill une demande de subvention en faveur de la section de l'ouest et qu'alors, on pourrait ajouter des articles nouveaux au projet de loi, et imposer de nouvelles obligations à la compagnie. Le député d'Annapolis accepta la parole du ministre des Finances, mais le représentant de Montmorency (M. Casgrain) ne fut pas satisfait. Il devait partir quelques jours plus tard pour l'Europe, afin de se rendre devant le comité judiciaire du Conseil privé, et il brûlait du désir d'apprendre à la province de Québec qu'il défendait ses intérêts. Il éleva la voix au comité pour proposer d'ajouter :

Pourvu que, si la compagnie reçoit de l'aide du gouvernement sous forme de subventions, en argent ou en terres, de garanties, de prêts ou de toute autre manière, les travaux de construction de la section de l'est soient commencés en même temps que les travaux dans la partie boisée du territoire et dans les prairies et que ces travaux soient terminés et les sections exploitées simultanément et avant que la compagnie exerce aucun des privilèges que lui confrère l'article 33 de la présente loi concernant l'affermage du chemin et les droits de libre parcours sur les autres voies ferrées.

Ainsi, l'honorable député désirait si vivement obtenir pour Québec et les provinces de l'est la garantie que le Grand-Tronc-Pacifique serait prolongé qu'il ne voulut pas s'en rapporter à la parole du ministre des Finances qui déclarait que l'Etat exigerait des garanties au sujet de l'exploitation de la division de l'est. Cette promesse ne contenta pas l'honorable député. Il exigeait une déclaration de M. Hays. Il a lu cette déclaration il y a un instant. Sa conduite m'a surpris, parce que M. Hays affirme que le Grand-Tronc-Pacifique, s'il est subventionné par le gouvernement fédéral, outillera et exploitera certainement la division de l'est. Je me demande pourquoi il a cité cette réponse.

M. CASGRAIN : M. Hays m'avait fait cette réponse bien avant que je propose ma motion d'amendement. C'est parce que plus tard M. Hays ne voulut pas accepter ma proposition ni aucune autre de même nature que chacun compris que la compagnie abandonnerait cette partie du chemin, ce qu'elle a fait.

L'honorable M. LEMIEUX : Je crois que l'honorable député ne parle pas sérieusement.

M. CASGRAIN : Au contraire.

L'honorable M. LEMIEUX : Il sait parfaitement que, si le Grand Tronc s'est rendu aux prières de la députation des provinces de l'est, ce n'est pas grâce à sa motion que le comité repoussa parce qu'il avait confiance dans les promesses du ministre des Finances, de M. Hays et de sir Charles Rivers-Wilson lui-même. Que faut-il penser des députés de la gauche ? D'un côté, le leader de l'opposition ne veut pas que le Grand-Tronc-Pacifique se prolonge vers l'est et le chef des whips du parti conservateur déclare que ce serait un pur gaspillage et que le gouvernement a de l'argent à jeter par les fenêtres ; de l'autre, le représentant de Montmorency affirme que la division de l'est devrait être construite et exploitée en même temps que la division de l'ouest. Il est évident que, dans l'intérêt de son parti, il fait maintenant cause commune avec les autres membres de la gauche.

Il a changé d'avis. En citant des extraits des journaux conservateurs de la province de Québec, je pourrais établir qu'ils se rangent aussi à l'avis de l'honorable député, qu'ils ont imité sa volte-face. L'an dernier, l'" Evénement "—qui, il me semble, a favorisé le choix de mon honorable ami comme chef de son parti—l' " Evénement ", dis-je, le principal organe des conservateurs de la ville de Québec—car il y a des conservateurs, s'il n'y a plus de parti de ce nom, dans notre province—disait ceci :

Nous appelons instamment l'attention de nos lecteurs sur le compte rendu de la séance d'hier au comité des chemins de fer.

C'était à cette séance que mon honorable ami avait posé sa question à M. Hays.

Où sont nos représentants ?

Encore une fois, où sont-ils ?

M. Casgrain a vaillamment combattu, mais qui l'a appuyé ? On ne mentionne le nom de nul autre député de Québec.

Il est évident que le Grand-Tronc-Pacifique a l'intention de nous tromper.

Pourquoi repousse-t-il les amendements destinés à protéger les ports canadiens, s'il désire vraiment construire une ligne nationale ?

Sir Wilfrid Laurier disait l'autre jour que les grandes corporations éludent facilement les dispositions de la loi.

C'est un motif de plus de rendre celles-ci plus impératives et d'exiger des garanties additionnelles. Québec sera négligé de nouveau, si la compagnie n'est pas tenue d'exécuter les travaux simultanément à l'est et à l'ouest de la ville.

C'est le but de l'amendement Wade et nous sommes reconnaissants envers M. Casgrain qui a énergiquement appuyé nos revendications. Le député de Montmorency a déclaré que, si le comité repoussait l'amendement, il le proposerait de nouveau en Chambre.

Nous remarquons avec plaisir la vaillante attitude prise par les représentants des provinces maritimes, qui, ne tenant aucun compte de leur allégeance politique, exigent que leurs droits soient reconnus. Leur intérêt est identique au nôtre. Quelle force n'auraient-ils pas tous ensemble, si les députés de district de Québec faisaient cause commune avec eux. Nous avons vingt représentants et M. Casgrain est le seul à soutenir nos luttes.

Telle était l'opinion de la presse conservatrice de la province de Québec. Récemment des élections complémentaires ont eu lieu dans cette province et le sort a été propice au parti libéral. Nous avons rencontré nos adversaires sur les tribunes politiques et qu'ont-ils dit aux électeurs ? Ils leur ont conseillé de ne pas donner leurs suffrages aux candidats libéraux parce que le gouvernement ne construirait jamais la section de Québec, tandis que le parti conservateur agirait différemment. Voilà ce qu'ils affirmaient dans la province de Québec.

Mon honorable ami déclare qu'il y a plusieurs autres voies ferrées à subventionner dans notre province, et je l'admets en toute franchise. Il a mentionné le chemin de fer de la Rive-Sud. En 1896, quand le parti libéral monta au pouvoir, ce chemin de fer était à la veille de faire banqueroute. Après de nombreuses démarches de la part des porteurs d'obligations et des institutions financières intéressées, le gouvernement réussit enfin à faire nommer un séquestre et l'une des premières choses que fit le gouvernement libéral fut d'accorder une subvention libérale à la Compagnie du chemin de fer de la Rive Sud.

Il a aussi mentionné le chemin de fer du comté de Gaspé. Je dois déclarer à mon honorable ami qu'il n'est probablement pas au fait de ce qui eut lieu l'an dernier pendant son voyage en Europe. L'an dernier, le gouvernement fédéral a favorablement accueilli les nombreuses pétitions reçues du comté de Gaspé, pétitions qui se renouvelaient constamment depuis 1896, et même depuis la confédération. A la fin de la session, le gouvernement octroya une subvention très généreuse, et je crois que mes honorables amis de la gauche, notamment l'ancien ministre des Chemins de fer, élèvent la voix pour déclarer avec moi que Gaspé méritait que le gouvernement lui vînt en aide.

Le gouvernement nous a accordé une subvention de près de $2,500,000 pour nous aider à construire des voies ferrées dans le comté de Gaspé. Le représentant de Jacques-Cartier disait l'autre jour que le comté que je représente est aussi vaste que l'Angleterre. C'est vrai ; pourtant, un gouvernement libéral a été le premier depuis la confédération à accorder une subvention libérale destinée à développer ses ressources. Si mes honorables amis consultent les statuts de l'an dernier, ils constateront que le gouvernement du jour a favorablement accueilli toutes les demandes légitimes de la province de Québec et qu'il a accordé des subventions s'élevant de $200,000 à deux ou trois millions. L'honorable député (M. Casgrain) semble croire que la population de la province de Québec est hostile à l'établissement du transcontinental. Il devrait être mieux renseigné puisque le projet du Transcanadien a été conçu dans la ville où il est né. Chacun sait qu'il y a deux ans, les promoteurs du Transcanadien se sont présentés devant le parlement. Leur projet ressemblait en tous points à celui que nous étudions aujourd'hui.

M. GOURLEY : Non, non.

M. LEMIEUX : L'honorable député (M. Gourley) n'aime pas à entendre parler de ce projet, parce qu'il est venu à Québec pour l'appuyer.

Il est venu de Truro devant la chambre de commerce de Québec porter ce projet jusqu'au septième ciel et dire que les provinces maritimes feraient cause commune avec nous pour en asurer la réalisation, parce que la grande cité de Truro et la grande cité de Pictou retireraient des avantages de l'établissement d'une nouvelle ligne transcontinentale. Il ne croyait pas vraisemblablement que la Chambre serait saisie de ce projet sous une forme différente et il a eu le temps de changer d'opinion. Le député de Montmorency (M. Casgrain) sait que le projet du Transcanadien a été conçu par des citoyens de Québec au nombre desquels on remarquait les principaux conservateurs de cette ville que je pourrais nommer et dont j'ai cité les noms lors du discours que j'ai prononcé l'an dernier devant la Chambre dans une circonstance pareille à celle-ci. L' " Evénement " et la presse conservatrice de Québec ont déclaré que le premier ministre du Canada et le premier ministre de Québec étaient deux traîtres, parce qu'ils refusaient de subventionner la ligne du Transcanadien.

La population de Québec se sentit soulagée lorsqu'elle apprit que la division de l'est ne serait pas abandonnée. Il faut un chemin de fer au nord de la province de Québec comme il en faut un au nord de la province d'Ontario afin d'exploiter les ressources de nos forêts et de nos mines. Chacun sait que les rivières du bassin de la baie d'Hudson coulent vers les baies d'Hudson et de James et qu'il faut construire une voie ferrée pour transporter cette immense quantité de bois de construction. Nos bons amis disent que le gouvernement provincial devrait venir en aide aux entreprises de ce genre dont le fardeau doit retomber sur les provinces. Le représentant de Jacques-Cartier (M. Monk) a dit l'autre jour, et mon honorable ami de Montmorency répète aujourd'hui, que le gouvernement de Québec doit établir et subventionner les chemins de colonisation. Il a fait sa part. Je tiens à la main le rapport

du ministère des Travaux publics et chemins de fer de Québec pour l'année écoulée et je constate que notre province a octroyé plusieurs millions de dollars à au moins trente-huit chemins de fer établis dans ses limites. Le trésor public de la province a été mis à contribution pour venir en aide à presque tous les endroits énumérés par les députés de Montmorency et de Jacques-Cartier. J'affirme que ce serait un crime, aujourd'hui qu'il s'agit d'une entreprise aussi colossale, de demander des subventions aux gouvernements des provinces. Ce serait un fardeau beaucoup trop lourd pour eux. J'ai dit l'an dernier, quand j'ai demandé de changer l'assiette du subside fédéral, et je répète, que dans un avenir rapproché les provinces viendront demander à ce parlement de remédier à leurs griefs. Les subventions qu'elles reçoivent sont insuffisantes à cause de l'accroissement de leur population et des lourdes dépenses qu'elles ont faites depuis dix ou quinze ans.

Néanmoins, on déclare que Québec sera mis à contribution pour construire cette voie ferrée. On dit que le chemin de fer de Moncton à Winnipeg coûtera $50,000,000 et que Québec—on a recours à cet argument du haut des tribunes politiques et dans les journaux conservateurs de cette province—paiera sa part des frais de premier établissement. La province de Québec consent volontiers à payer sa quote-part des frais de construction de la divison de l'Est. Elle a déjà versé près de $75,000,000 pour faciliter l'établissement du chemin de fer Canadien du Pacifique entre Callendar et la plage du Pacifique, bien que cette ligne ne traversât pas la province. Autrefois, Québec était saignée à blanc pour permettre de construire une voie ferrée en dehors de cette province. Nous voulons bien supporter notre part des frais d'établissement d'un chemin de fer dont sept à huit cents milles seront construits sur notre territoire.

M. HAGGART : Combien le province de Québec a-t-elle payée, au dire de l'honorable député, pour construire le chemin de fer Canadien du Pacifique ?

L'honorable R. LEMIEUX : J'ai dit que, tous comptes faits, la part de Québec s'est élevée au moins à $75,000,000.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. LEMIEUX : Oui, si l'on tient compte de ce que les différentes provinces ont payé et des impôts rendus nécessaires par cette entreprise.

Le représentant de Jacques-Cartier fait observer que les citoyens de Montréal ne retireront aucun avantage de l'établissement de ce chemin de fer ; que la ville de Québec sera seule à en profiter. C'est là un sentiment mesquin. Comment ! nous combattrions cette entreprise, parce que le chemin de fer ne passera pas dans les rues de Montréal ! Le gouvernement fédéral n'a pas négligé cette ville. Je suis né à Montréal ; il est vrai que je représente un comté du district de Québec ; cependant, à titre de citoyen de Montréal, j'avoue que cette ville a été bien traitée par le gouvernement fédéral. Les améliorations du port de Montréal ont coûté des millions, tandis que Québec s'est vu enlever le terminus de l'Intercolonial. Québec comme les autres parties du Canada paie des impôts pour notre système de canaux qui profite surtout à la ville de Montréal. Cette dernière ne perdra rien ; elle retirera des avantages de la construction d'une grande ligne transcontinentale.

Toutefois, les sentiments qui animent les députés de la gauche n'ont pas cours dans la cité de Montréal. On les a exploités pendant les dernières élections complémentaires et les électeurs ont répondu comme on devait s'y attendre de la part de gens éclairés.

On rencontre à Montréal des hommes d'initiative et d'habiles financiers, et je suis certain que, le Transcontinental étant construit, on trouvera parmi les nababs de nos compagnies de chemin de fer des capitalistes qui construiront des embranchements qui iront se greffer au nord sur ce chemin de fer. Il existe déjà une voie ferrée de Montréal à Joliette, le Chateauguay-Nord, qui sera prolongée jusqu'à Rawdon à environ quarante milles de l'endroit où passera la ligne transcontinentale. Les hommes d'initiative qui dirigent le Chateauguay-Nord sauront profiter de l'occasion ; ils prolongeront avec plaisir leur chemin de fer au nord pour le relier à cette grande voie transcontinentale.

Des députés de la gauche déclarent, et la presse conservatrice répète, que le Grand Tronc Pacifique traversera une région froide et inconnue de la province de Québec. Dans ce cas, il est surprenant de voir que les capitalistes anglais, qui ne sont pas dépourvus d'intelligence et de jugement, placent des fonds si considérables dans cette entreprise et s'engagent à payer 3 pour 100 des frais de premier établissement. Je préfère m'en rapporter à l'opinion de ceux qui, tels M. Ellis, le président de la chambre du commerce de Toronto, et sir Sandford Fleming dont la réputation est répandue dans tout l'Empire——

M. GOURLEY : Il est hostile à votre projet.

M. LEMIEUX : Non.

M. GOURLEY : Il y est hostile aussi bien que moi.

M. LEMIEUX : J'espère être en mesure d'établir par ses propres paroles que sir Sandford Fleming est favorable à l'entreprise. Adressant la parole devant le Club Canadien à Toronto, il disait :

Les progrès des chemins de fer du Manitoba et des environs est un indice de la coloniastion rapide de cette partie du Dominion. Si nous envisageons l'avenir, il est facile de prédire l'accroissement rapide de la population de l'Ouest. On peut calculer avec certitude qu'à

une époque rapprochée il y aura autant d'habitants à l'ouest du lac Winnipeg qu'à l'est du lac Supérieur. Qu'arrivera-t-il alors si, dans l'intervalle, on ne s'est pas suffisamment occupé de peupler le vaste territoire intermédiaire. Evidemment, la population du pays sera scindée en deux au point de vue géographique. Elle formera deux groupes distincts séparés par une vaste solitude déserte, et il faudra craindre une scission. Il est impossible de prévoir quel serait le résultat de ce partage de la population canadienne. Nous ne voulons pas croire qu'il entraînerait le démembrement de la nation ; cependant, il ne faut pas se cacher la tête dans le sable ni demeurer dans une tranquillité béate.

Et il ajoute :

J'ai indiqué en quelques mots qu'il fallait trouver la solution d'un problème d'une importance vitale, d'un problème qu'il ne serait pas prudent de négliger. La simple prudence nous met en garde contre deux périls réels. D'abord, dans certaines circonstances, l'unité du Canada ne tiendra plus qu'à un fil, et l'intégrité de l'empire sera menacée. Par exemple, je demanderai : Comment maintiendrait-on le télégraphe anglais qui ceinture le globe, s'il existait une solution de continuité au lac Supérieur ?

Sir Sandford Fleming approuve ensuite le projet et dit qu'il incombe au gouvernement canadien de construire le chemin aussitôt que possible. Je reviendrai plus tard sur le passage de son discours dans lequel il compare la route par eau à la route par terre. Je le répète, je préfère m'en rapporter à l'opinion de sir Sandford Fleming, dont la réputation et le prestige sont répandus dans tout l'empire, plutôt qu'à l'avis de certains députés de la gauche qui se proclament ardents impérialistes, mais qui sont prêts à renverser le gouvernement à propos d'un projet aussi patriotique que celui dont la Chambre est actuellement saisie. Je préfère aussi m'en rapporter au Dr. Bell de la commission des études géologiques, qui, adressant la parole à Québec, en février dernier, a fourni au représentant de Montmorency (M. Casgrain) tous les renseignements qu'il désire concernant le territoire septentrional de la province de Québec. Je ne citerai pas ce discours de M. Bell, mais je renverrai mon honorable ami (M. Casgrain) au " Chronicle," de Québec, édition du 26 février, où il trouvera la conférence de M. Bell sur le territoire septentrional de Québec.

Des députés de la gauche nous demandent: Pourquoi cette question revient-elle devant le parlement ; n'a-t-elle pas été réglée l'an dernier ? et ils reprochent au gouvernement de n'avoir pas assez réfléchi, puisqu'il est tenu de modifier la convention. Mais, la raison en est évidente. L'an dernier, le nom de la Compagnie du Grand Tronc du Canada n'apparaissait pas dans le contrat signalé par le gouvernement et le Grand-Tronc-Pacifique. La convention fut conclue entre l'Etat et certaines personnes représentant la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, mais l'Etat a exigé que le Grand Tronc se portât garant et responsable pour la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. L'article 27 du contrat signé le 29 juillet 1903 stipule que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique s'engage à obtenir le cautionnement de la Compagnie du Grand Tronc, et l'article 7 de la loi, relatif aux conditions spécifiées, décrète que :

La Compagnie du Grand Tronc du Canada peut, sauf les dispositions du traité, acquérir, posséder, garantir, et donner en nantissement des actions, obligations, débentures ou autres valeurs de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et en disposer, aux termes et conditions spécifiés dans une résolution à cet effet adoptée par les directeurs de la compagnie et sanctionnée par une majorité des voix, avis ayant été dûment donné.

Ainsi, on voit que les actionnaires de la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer, devaient adopter une résolution et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique revient devant la Chambre avec les modifications que les actionnaires du Grand Tronc ont fait subir à la première convention. Voilà pourquoi on nous soumet le traité tel qu'il a été retouché. Les uns semblent croire que, dans un pareil traité, toutes les stipulations doivent favoriser une seule partie, en l'espèce, le gouvernement du Canada ; tandis que les autres sont d'avis—les actionnaires de la Compagnie du Grand Tronc, par exemple—que tous les avantages doivent leur échoir. Nous constatons parfois que les extrêmes se touchent. L'an dernier, l'honorable M. Blair croyait que tous les avantages étaient du côté de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et il crut devoir remettre son portefeuille et, aujourd'hui, nous constatons qu'un sentiment bien différent prévaut parmi les actionnaires de la Compagnie du Grand Tronc.

L'un des directeurs de la Compagnie du Grand Tronc s'est cru tenu de démissionner parce que, vraiment, tous les avantages étaient du côté du gouvernement. Aussi, est-il difficile de concilier des opinions aussi opposées. Je crois que les signataires du contrat et les promoteurs de l'entreprise pensent avec beaucoup de raison que les avantages doivent être également répartis—qu'il doit y en avoir pour la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ainsi que pour le gouvernement fédéral. L'ancienne maxime du droit romain est toujours vraie : *Do ut des, facio ut facias.* Toute convention doit renfermer des avantages réciproques.

Est-ce un présent que l'Etat fait à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ? Nous avons entendu les assertions les plus saugrenues, les faussetés les plus grossières à propos de cette question. Les uns ont été jusqu'à dire que nous construirons le Grand-Tronc-Pacifique pour en faire cadeau à la Compagnie du Grand Tronc. Heureusement, nous avons le rapport de la réunion des actionnaires du Grand Tronc, le discours de M. Merlin, celui de M. Allen, la

démission de ce dernier et le partage des voix qui a eu lieu lors de cette réunion à opposer à ce raisonnement.

Examinons maintenant quelles sont les principales modifications que le contrat a subies.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend ses délibérations, à huit heures.

M. LEMIEUX : Lors de la suspension de la séance, j'étais sur le point d'examiner les modifications apportées au premier traité. Je ne m'arrêterai pas longtemps à ce sujet, car je crois qu'il a été épuisé depuis le commencement du débat.

Mon savant ami, le représentant de Montmorency, blâme ce qui a été l'usage constant au parlement, du moins depuis que j'ai l'honneur d'y siéger. Hier encore, la Chambre a voté en troisième délibération plusieurs projets de loi accordant une prolongation de délai à plusieurs compagnies constituées en corporation depuis six ou sept ans. On a accordé une prolongation de délai à des compagnies qui avaient commencé les travaux et à d'autres qui n'avaient pas construit un seul mille de voie ferrée.

M. CLANCY : L'honorable député me permet-il de l'interrompre ? Ses paroles s'appliquent-elles à la modification des conventions aussi bien qu'à la prolongation du délai accordé pour commencer les travaux ?

M. LEMIEUX : L'honorable député sait que la Chambre a déjà non seulement prolongé les délais, mais aussi modifié les dispositions des lois.

M. CLANCY : Quand il s'agissait de conventions ?

M. LEMIEUX : Cela a eu lieu plusieurs fois ici même, à ma connaissance et au su de mes collègues.

Dans le présent cas, une clause stipule que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique fera un dépôt de $5,000,000. N'est-ce pas une garantie que cette prolongation de trois ou quatre ans, si le délai accordé l'an dernier n'était pas suffisant, car si nous ne prolongions pas ce délai la compagnie serait exposée à voir confisquer son dépôt. Je crois que c'est une précaution sage.

L'honorable député a aussi dit quelques mots de la garantie accordée par le gouvernement pour la construction de la section des montagnes. Il la trouve trop forte. A vrai dire, le gouvernement garantira le remboursement des obligations émises jusqu'à concurrence des trois quarts du coût de la section des montagnes ; mais il ne faut pas perdre de vue que cette section ne coûtera pas un nombre incalculable de millions, comme la presse conservatrice le déclare. J'ai lu dans les journaux que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique dépenserait près de $85,000 par mille dans la section des montagnes. N'oublions pas que la charte de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique renferme un article restreignant le montant de l'émission future des obligations. L'article 13 dispose que

> La compagnie peut émettre des obligations, débentures et autres valeurs jusqu'à concurrence de trente mille piastres par mille de la division de l'est, de trente mille piastres par mille de la section de Québec, de trente mille piastres par mille de la section des forêts, de vingt mille piastres par mille de la section des prairies et de cinquante mille piastres par mille de la section des montagnes.

De sorte que, si la compagnie voulait dépasser le montant des obligations fixé par la loi de la dernière session, elle devra venir demander au parlement l'autorisation nécessaire.

Par conséquent, la garantie du gouvernement ne dépasserait pas les trois quarts de $50,000 par mille, c'est-à-dire $37,500 par mille. Si on compare les sommes dépensées par le pays pour la construction du Pacifique Canadien à travers les montagnes avec ce que garantit le gouvernement actuel pour le Grand-Tronc-Pacifique, on ne peut s'empêcher d'admettre que nous avons fait un excellent marché. La construction du Pacifique Canadien à travers les montagnes, entre Kamloops et Port-Moody, une distance de 238 milles, a coûté $20,000,000, soit une moyenne de $75,000 par mille, en chiffres ronds, tandis que nous ne garantissons les obligations du Grand-Tronc-Pacifique que jusqu'à concurrence de $37,500 par mille.

Mon honorable ami a parlé du matériel roulant et dans son désir de trouver le gouvernement en faute, il a cherché à établir que ce matériel ne constituait aucune garantie pour le gouvernement. Il a laissé entendre que ces vingt millions de matériel roulant pouvaient être hypothéqués en notre faveur. Mon honorable ami est un membre éminent du barreau de la province de Québec et je suis convaincu qu'il ne voudrait pas engager sa réputation comme jurisconsulte sur cette opinion qu'il a exprimée cet après-midi.

C'est plutôt un argument politique qu'une opinion de jurisconsulte qu'il nous a donné, mais quand il s'adressera aux électeurs de la province de Québec, s'il se donne la peine de citer les articles, 11, 12, 14, 22, 35a et b, et 37 du contrat ratifié à la dernière session, il constatera que le Grand-Tronc-Pacifique est tenu, non seulement de construire le chemin, mais aussi d'acheter le matériel roulant. L'article 37 dit :

> La compagnie devra acheter tous les matériaux et toutes les fournitures nécessaires à la construction de la division de l'ouest et à l'outillement de ladite ligne tout entière du chemin de fer de producteurs canadiens.

Si la compagnie est tenue d'acheter son matériel de producteurs canadiens, il s'ensuit qu'il doit être acheté et non loué. J'ai été surpris d'entendre mon honorable ami émettre une pareille opinion. Au cours de son ar-

gumentation, l'honorable député d'Annapolis (M. Wade) avait dit que du moment que le matériel roulant est mis sur la voie ferrée, il devient immeuble et est considéré comme faisant partie de la voie, sans que personne puisse y toucher. Mon honorable ami l'interrompit en disant : Ceci est le droit français ! L'honorable député d'Annapolis démontra jusqu'à l'évidence que c'était aussi le droit anglais, et j'ajouterai que l'autorité citée par mon honorable ami, cet après-midi, démontre clairement que c'est également le droit canadien.

Il a cité à ce propos un jugement bien connu dans la province de Québec et tout le Canada. C'est une des dernières causes plaidées devant la cour Suprême par l'éminent avocat et ex-ministre de la Justice, l'honorable M. Rodolphe Laflamme—celle de Wallbridge vs Farwell. Je me permettrai de citer à mon tour un des considérants de ce jugement :

Aux termes des stipulations d'un acte de cession en fidéicommis, qui accorde un droit réel, un privilège et une hypothèque de premier rang sur les biens, les concessions et les accessoires de la Compagnie de chemin de fer du Sud-Est, et consenti sous l'empire de la loi 43-44 Vic., (P.Q.) chap. 49 et 44-45 Vict., (P.Q.) chap. 43, les représentants à titre de fidéicommis des porteurs d'obligations du chemin de fer ont pris possession du chemin de fer. Sur des poursuites intentées contre les fidéicommissaires, après leur prise de possession de la part des appelants pour le prix d'acquisition de certains wagons et d'autre matériel roulant servant à l'exploitation du chemin de fer, et pour ouvrage fait et matériaux fournis et livrés à la compagnie après l'acte de fidéicommis, mais avant que les fidéicommissaires eussent pris possession du chemin de fer.

Il a été jugé—et ceci est la loi du pays, et non seulement l'*obiter dictum* de sir Henry Strong, le seul juge dissident dans cette cause et contre l'opinion duquel nous avons celle des autres juges.

M. CASGRAIN : Le juge en chef Strong n'était pas dissident dans cette cause.

L'honorable M. LEMIEUX : Il l'était sur ce point, bien qu'il ait partagé l'opinion de ses collègues sur le jugement.

M. CASGRAIN : Pas du tout.

L'honorable M. LEMIEUX : Cela ne fait que donner plus de force à mon argument. Il a été jugé, en confirmation de l'arrêt du tribunal inférieur, que les syndics n'étaient pas responsables et

Que les appelants ont perdu leur privilège de vendeurs impayés des wagons et du matériel roulant, parce que ce privilège ne peut s'exercer quand les biens-meubles sont devenus immeubles par destination (ainsi que le cas s'en est présenté pour les wagons et le matériel roulant dont il s'agit dans cette cause) et quand l'immeuble auquel les meubles sont venus s'adjoindre est en la possession d'un tiers ou l'objet d'une hypothèque.

Le jugement ne dit pas que c'est uniquement le droit français. Mais voici le passage le plus important, celui qui se rapporte plus directement à la question qui nous occupe.

Mais même si on les considère comme biens-meubles, ces wagons et ce matériel roulant sont devenus grevés et hypothéqués en vertu de la loi et de l'hypothèque consentie aux termes de la loi, à titre de garantie pour les porteurs d'obligations, avec droit de préférence à l'encontre de tous les autres créanciers y compris les vendeurs non payés, et privilégiés.

M. CASGRAIN : En vertu d'un statut de la province de Québec.

L'honorable M. LEMIEUX : Oui, mais qui nous empêche d'adopter un statut ayant le même effet?

M. CASGRAIN : Il n'en existe pas.

L'honorable M. LEMIEUX : Oui, il en existe un, voyez l'article 35, paragraphes "a" et "b". Cela crée un droit réel et si un syndicat quelconque louait du matériel roulant au Grand-Tronc-Pacifique ce matériel serait grevé d'une première hypothèque en faveur du gouvernement du Canada.

M. CASGRAIN : Pas du tout.

L'honorable M. LEMIEUX : L'honorable député de Leeds (M. Taylor) prétend que nous grevons de lourds impôts les générations futures. On parle d'une dépense de $15,000,000 pour la partie du chemin entre Moncton et Québec et d'innombrables millions entre Québec et Winnipeg. Mais on oublie de nous dire que ce chemin sera simplement affermé au Grand-Tronc-Pacifique et que cette compagnie paiera l'intérêt sur le coût du chemin.

Quelles sont en réalité nos obligations ? Premièrement, sept années d'intérêt sur la division de l'est ; deuxièmement, une garantie sur la divison de l'ouest qui—tout le monde l'admet—se suffira à elle-même. N'oublions pas que la division de l'Est fera retour à l'Etat, dans cinquante ans, alors qu'elle vaudra beaucoup plus qu'elle n'aura coûté. Nous aurons une propriété dont la valeur ira sans cesse en augmentant, de sorte que nous aurons fait un excellent placement.

L'honorable député de Toronto (M. Osler) professe un si souverain mépris pour le contrat passé entre le gouvernement et le Grand-Tronc-Pacifique que je ne puis m'empêcher de dire un mot des généreuses subventions accordées au Canadien du Pacifique par le gouvernement fédéral. Cette compagnie dont l'honorable député est un des directeurs a reçu d'abord une subvention en argent de $25,000,000, puis $35,000,000 sous forme de sections du chemin construites etexplorées et une subvention de 25,000,000 d'acres de terre, évaluées à $3 l'acre, soit $75,000,000. Cela fait une subvention totale de $135,000,000 pour 1906 milles de chemin que la compagnie a eu à construire. Cela n'empêche pas certains députés qui ont approuvé ce marché de qualifier le nôtre de ruineux et d'extravagant. Bien plus, en vertu de l'article 16 de son contrat, le Canadien du Paci-

fique était exempté des taxes. Ce contrat renfermait encore une autre clause remarquable qui a provoqué un soulèvement dans la province du Manitoba, et qui a dû être abrogée. Je veux parler de l'article 15, relatif au monopole.

L'article 10 du contrat permettait au Canadien du Pacifique d'importer ses matériaux en franchise. Son cautionnement n'était que de $1,000,000, tandis que celui du Grand-Tronc-Pacifique est de $5,000,000. Le gouvernement a aussi avancé les trois quarts du prix d'achat des rails, aux termes du paragraphe "C" de l'article 9.

Puis quand l'entreprise fut terminée, le gouvernement constata qu'il n'avait aucune juridiction sur le chemin. Le public constata aussi que ceux qui avaient engagé leurs capitaux dans cette entreprise étaient devenus des nababs et des millionnaires.

On a prétendu aussi, M. l'Orateur, qu'en dépit de l'article 43, le Grand-Tronc-Pacifique encouragera les ports américains au détriment des ports canadiens. L'honorable député de Grey-est dit que cet article 43 qui a été mainte fois citée—ce qui me dispense de la citer de nouveau—ne contient aucune sanction, aucune peine pour assurer l'exécution des obligations qu'il impose. La réponse à cela est bien facile. Tout ne sera pas terminé quand ce bill aura été adopté et ce contrat ratifié par le parlement. Il faudra ensuite faire un bail et que contiendra ce bail ? L'article 25 du contrat dit :

Ledit bail devra aussi contenir toutes les autres stipulations et dispositions, y compris celles relatives à l'indemnité convenable à payer au gouvernement pour l'exploitation du chemin de fer que le gouvernement jugera nécessaire pour assurer la bonne mise à exécution du présent contrat.

Ainsi, l'article 43 ne comporte pas de sanction, mais le gouvernement a pourvu à l'exécution des obligations du contrat et la compagnie ne pourra pas encourager les ports américains au détriment des ports canadiens.

Contrairement à ses déclarations de l'an dernier, l'honorable chef de l'opposition paraît favoriser la nationalisation des chemins de fer. Cette doctrine plaît à l'imagination et paraît très séduisante de prime abord. Mais elle ne peut être réalisée que dans certaines conditions indispensables. La première, c'est d'assurer que la gérance et l'administration en seront à l'abri de toute influence politique. Une autre, c'est l'honnêteté dans la construction. Une troisième, c'est la probité et la compétence dans l'administration.

Dans le cas présent, l'Etat ne sera pas propriétaire de la division de l'ouest, mais en étant propriétaire de la division de l'est de Québec à Winnipeg, il sera en mesure d'imposer un compromis, car Winnipeg sera toujours le grand point de concentration de l'Ouest, le centre vers lequel convergent les principales artères et le trafic.

Puisque la division de l'est, entre Winnipeg et les ports de mer, appartiendra à l'Etat, il pourra y diriger le trafic, et empêcehr qu'il ne prenne la route des ports américains.

Si le gouvernement avait décidé de venir en aide à cette entreprise, d'après les anciennes méthodes, il aurait accordé des subventions en argent et en terre, et après avoir tout donné, il n'aurait pas eu la moindre juridiction sur le chemin. Au lieu de cela, il a adopté la sage politique de refuser toute subvention en terres. Nos adversaires reprochent souvent au parti libéral de ne pas tenir ses promesses. Or, voici une promesse faite par le parti libéral, dans son programme de 1893, et dans la Chambre des communes, de 1878 à 1896. Il s'était engagé à ne pas accorder de subventions en terres aux compagnies de chemin de fer, surtout dans le Nord-Ouest. Cetre fois encore, le gouvernement a tenu sa promesse, et je suis surpris de voir que les honorables députés de la gauche n'applaudissent pas, n'encouragent pas le gouvernement à construire——

M. INGRAM : L'honorable ministre (M. Lemiex) prétend-il dire que le gouvernement a tenu sa promesse concernant les subventions en terre ?

M. LEMIEUX : Certainement.

M. INGRAM : Il me permettra de lui faire observer que la subvention en terre accordée au chemin de fer de Calgary a été renouvelée par un décret ministériel passé depuis 1896.

M. LEMIEUX : L'honorable député réfute lui-même son objection—cette subvention n'a été que renouvelée.

SAM. HUGHES : Que dites-vous du Yukon ?

M. LEMIEUX : Nos adversaires prétendaient que nous voulions enrichir M. Mackenzie et M. Mann, avec ce chemin de fer du Yukon. Quand je lis leurs prophéties concernant le sort reservé au Grand-Tronc-Pacifique et quand je me rappelle leurs prédictions qui ont été si complètement démenties par les évènements, je suis bien excusable de ne pas m'en rapporter à ce qu'ils disent.

Mon honorable ami (M. Casgrain) prétend que ce chemin de fer ne pourra pas faire concurrence au transport par eau. Je ne suis pas un spécialiste en matière de transport, mais nous avons l'opinion de gens qui peuvent prétendre à un certain dégré de compétence sur cette question. Ils nous disent que si nous avons un chemin de première classe sous le rapport de la construction, des rampes, du poids des rails, il pourra facilement faire concurrence à la route fluviale. Tous les chemins de fer de première classe du continent, ont dépensé des sommes considérables, depuis dix ou quinze ans, pour corriger les erreurs commises lors de la construction de ces chemins. Ils

adoucissent les rampes, rectifient la voie, font disparaître les courbes, et le reste. C'est ce qu'ont fait le chemin de fer du Grand Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique. Le Grand-Tronc-Pacifique étant construit spécialement pour transporter les produits de l'Ouest à nos ports de mer, il nous faut nécessairement le construire de manière à lui assurer ce trafic.

Si je ne puis pas opposer mon opinion à celles des honorables députés de la gauche quant à la supériorité du transport par eau sur le transport par terre, il ne faut pas oublier l'opinion de certains citoyens éminents qui ont fait une étude spéciale de la question des transports. J'ai cité cet après-midi un extrait d'une conférence faite dernièrement par sir Sandford Fleming. Dans cette même étude, sir Sandford, comparant le transport par eau au transport d'entier parcours par chemin de fer dit :

> En construisant, sur le tracé nord, un chemin de fer moderne de première classe, sans pentes et autres obstacles au transport économique, nous pourrions transporter les produits de la moitié septentrionale de la région des prairies jusqu'aux ports de mer canadiens, en toute saison de l'année et à moins de frais que par toute autre route. On a beaucoup vanté les avantages de la route des lacs. Le transport par eau a certainement des avantages, dans certaines conditions, mais il a aussi ses inconvénients dus à des causes climatériques et géographiques. Il est tout probable que la région à l'ouest de Winnipeg et Winnipeg elle-même continueront à jouir, en été, des avantages que les lacs peuvent leur offrir. Mais plus au nord et à l'ouest, il y a un vaste pays cultivable dont les produits, croit-on, pourront être transportés à Québec par chemin de fer à meilleur marché que par les lacs. Il va sans dire que c'est à la condition que ce chemin de fer n'aura pas de pentes comme on en voit sur les voies ferrées canadiennes ordinaires, et on ne peut s'assurer de cette condition que par des explorations minutieuses. Si on réussissait à construire un chemin de fer aussi favorable qu'on l'espère, je ne crains pas de dire que grâce à la moindre longueur du trajet et à l'absence de pentes, on pourrait transporter le grain à Québec à plus bas prix par la nouvelle ligne que par celle du sud, même s'il était transporté presque pour rien sur les lacs depuis Fort-William jusqu'à Depot Harbour, Owen-Sound ou Sarnia. Cela, naturellement, ne s'applique qu'aux six mois de navigation. Durant l'autre moitié de l'année la route du nord n'aurait pas de rival digne de ce nom.

M. l'Orateur, je fais plus grand cas de cette opinion de sir Sandford Flemming que de celle des honorables députés de la gauche, même celle de l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler.) Je me permettrai de demander à ce dernier qui a condamné l'autre jour, si sévèrement, le projet du gouvernement, comme absurde et impraticable, comment il se fait que lui, un directeur du Pacifique Canadien, ait jugé à propos d'engager huit ou dix millions de dollars dans l'acquisition d'une flotte de steamers pour le transport, depuis nos ports de mer jusqu'en Europe, du grain transporté entièrement par le chemin de fer Canadien du Pacifique ?

Si mes renseignements sont exacts, depuis le 1er décembre 1902 au 1er mars 1903, nous avons expédié 3,137,000 boisseaux de blé du Manitoba à Saint-Jean, N.-B. Ce grain a-t-il été transporté en Europe par la flotte du Canadien du Pacifique ? L'attitude que prend l'honorable député ne s'explique-t-elle pas par le fait que la compagnie qu'il représente—non pas dans cette Chambre, mais ailleurs—cherche à monopoliser le trafic du grain entre l'ouest et les ports de mer ?

Je maintiens, M. l'Orateur, que la construction de ce chemin de fer est devenue une nécessité impérieuse.

Le gouvernement n'a pas fait preuve d'une hâte intempestive ; il ne s'aventure pas dans une entreprise conçue à la légère. L'avenir du Nord-Ouest repose en grande partie, je pourrais dire exclusivement, sur ses communications par voies ferrées avec l'est, et les chemins de fer sont indispensables à sa prospérité. Outre que ce chemin de fer ouvrira à la colonisation le nouvel Ontario et le nouveau Québec, il donnera aussi un débouché à la vallée septentrionale de la Saskatchewan, à la vallée de la rivière de la Paix et au nord de la Colombie Anglaise.

Nous ne construisons pas ce chemin de fer uniquement pour aujourd'hui ou demain ; nous songeons aussi à l'avenir. Nous prévoyons le temps où les ressources et la population de ce pays seront au moins triples de ce qu'elles sont aujourd'hui. Pour être agréable à nos honorables amis de la gauche, le gouvernement aurait pu s'y prendre autrement. Il aurait pu se croiser les bras et laisser le chemin de fer de M. Jim Hill et les autres lignes américaines pénétrer dans le Nord-Ouest canadien sans obstacle et sans condition, comme sans aide et sans subvention. M. Hill aurait donné des débouchés à nos produits de l'ouest, sans demander de subvention, mais ces débouchés auraient été sur Duluth, Minnéapolis, Chicago et autres villes américaines, et de là notre grain aurait été dirigé sur les ports de mer des Etats-Unis. Une pareille conduite aurait-elle été patriotique ? Aurions-nous été excusables de laisser ainsi dévier notre trafic au grand détriment du Canada ?

Cette entreprise du Grand-Tronc-Pacifique sera la plus grande réclame que le Canada puisse obtenir, dans le monde entier. On dit que le Grand Tronc compte 40,000 actionnaires; or ces 40,000 actionnaires seront autant d'agents de notre pays, autant d'éducateurs de l'opinion anglaise sur nos ressources. Dans leur propre intérêt, ils feront connaître les mérites et les avantages du Canada. A la dernière réunion des actionnaires de cette compagnie, M. Hays leur a déclaré que si le Grand Tronc n'acceptait pas cette proposition, les dividendes qu'ils retirent actuellement pourraient peut-être cesser. Tous les actionnaires auront donc intérêt à retirer ces dividendes, et pour cela, ils vanteront

notre pays, y enverront des immigrants et nous feront connaître par toute l'Europe.

Une des grandes objections des immigrants européens à venir ici a pour cause des idées erronées sur notre climat. A ce propos, permettez-moi, M. l'Orateur, de citer un journal sympathique à l'honorable député de Montmorency :

Il est de notoriété publique que, depuis sa construction le chemin de fer de la Vallée du lac Saint-Jean qui, sur un parcours de 240 milles, passe au milieu de la chaîne de montagnes des Laurentides, à travers une des plus mauvaises parties de la région du nord, par suite de son état montagneux et son exposition aux tempêtes et aux influences climatériques de la vallée du Saint-Laurent n'a pas vu son trafic sérieusement interrompu une seule fois, en hiver. Pendant que tous les autres chemins de fer, dans les parties plus peuplés du Canada et des Etats-Unis voient tous les hivers leur trafic interrompu par la neige pendant plusieurs jours ou même entièrement suspendu, les trains du lac Saint-Jean ont continué à circuler sans interruption et à heure fixe. Chose plus remarquable encore, c'est ce qui a eu lieu pendant cet hiver exceptionnellement sévère et orageux et qui a nui si sérieusement au trafic sur les autres lignes.

Les incrédules qui parlent du froid sibérien des régions septentrionales du Canada n'ont probablement jamais lu la statistique publiée par M. Stupart, de l'observatoire de Toronto. Elle prouve que la chute moyenne de neige à Moose-Factory, sur la baie James, n'est que la moitié de celle de Montréal, ce qui prouve qu'il tombe plus de neige dans la vallée du Saint-Laurent qu'au nord de la ligne de partage des eaux. Cette entreprise du Grand-Tronc-Pacifique contribuera à faire disparaître les préjugés qui existent à l'étranger contre le climat du Canada.

D'autres avantages encore découleront de l'exécution de ce projet par le parlement canadien. Je suis convaincu que dans un avenir prochain ce pays s'assurera le trafic de la Chine et du Japon. Nous nous emparerons aussi du trafic du Yukon et du vaste territoire, entre le lac Supérieur et la baie James, qui est maintenant presque nul au point de vue commercial, mais dont la valeur sera considérablement augmentée par la construction de ce chemin de fer. A mon sens, cette région est l'anneau faible dans la chaîne de nos provinces. Notre devoir de Canadiens et de patriotes n'est-il pas de le renforcir ? N'est-il pas de notre devoir d'y construire un chemin de fer qui rapprochera les extrémités est et ouest du Canada et cimentera plus fermement la Confédération ?

A titre de jeune Canadien, j'ai la conviction que ce projet d'un grand chemin de fer national à travers le continent, unira plus intiment l'est et l'ouest, et comblera la lacune causée par le manque de population dans la région au nord du lac Supérieur. Il reculera la frontière du Canada en aidant à la colonisation vers le nord. Il augmentera l'activité et les ressources des provinces de l'est. Il profitera du nom et du prestige d'un des grands réseaux de l'Amérique. Il bénéficiera de toutes les relations d'affaires, des raccordements, du matériel roulant et des installations terminales du Grand Tronc. Il provoquera la formation de nouveaux centres industriels. Il rendra notre patrie plus grande et plus forte. Ce sera un chemin de fer national, dans toute l'acception du mot.

Mais les orateurs de l'opposition nous prédisent l'avortement de ce projet qui aura coûté si cher au pays. L'attitude actuelle des honorables députés de la gauche me rappelle ces monarchistes de l'ancien régime qui, à leur retour, après la restauration, avaient oublié qu'il y avait eu une révolution en France, et dont un grand écrivain a dit : " Les Bourbons n'ont rien appris et rien oublié."

Nous savons ce que valent ces prédictions à la Cassandre. Le parti libéral a chèrement payé l'erreur qu'il a commise autrefois, et cela devrait servir de leçon aux conservateurs d'aujourd'hui. Nous avons, nous, confiance dans l'avenir du Canada. Il n'y a pas ici de question de partis, et dans une grande entreprise nationale, nous devrions tous nous donner la main.

Lorsque, ces jours derniers, le premier ministre empruntait aux " Relations des Jésuites," ce récit du père Albanel sur la fertilité et la douceur du climat de la région située au delà de la chaîne des Laurentides, j'entendis quelqu'un murmurer : C'est là du sentiment !

Faut-il, M. l'Orateur, mépriser le sentiment ? La foi et le sentiment sont nécessaires dans la vie. Les nations et les hommes d'Etat ne sauraient s'y soustraire. Les découvreurs, les missionnaires, les voyageurs qui ouvrirent cette terre canadienne à la civilisation, étaient tous animés de nobles sentiments.

Cavelier de LaSalle, Joliet, le père Marquette, pour ne citer que ceux-là, qui tous cherchaient la route de l'Europe à l'Asie, furent des héros.

Il se peut qu'en ces temps reculés, il se soit trouvé des gens positifs,—des rivaux, peut-être—pour ridiculiser leurs courses aventureuses, mais qu'importe ! leur souvenir durera aussi longtemps que cette belle terre du Canada, que dis-je, aussi longtemps que le continent septentrional n'aura pas sombré dans le néant d'où l'Auteur de toute chose l'a fait surgir.

Le monument de Cavelier de LaSalle se dresse dans la ville de Rouen; celui du Père Marquette figure sous le dôme du Capitole à Washington. Nous aussi, lorsque ce transcontinental sera achevé, nous érigerons une statue—celle du Canada. Nous la taillerons dans le granit des montagnes Rocheuses ; nous lui donnerons comme piédestal le pic le plus élevé ; et, tendant largement ses bras vers l'Occident, elle dira aux fils du voyageur qui a si longtemps cherché la route : voilà l'Asie !

M. JOHN W. DANIEL (Saint-Jean, N.-B.) : M. l'Orateur, j'éprouve quelque embarras à

succéder à l'honorable et savant député qui vient de prendre la parole (l'honorable M. Lemieux) , parce que la plus grande partie de son discours a roulé sur des points de droit, et que je ne suis pas du tout à mon aise pour lui répondre sur ce terrain. Mais je n'ai aucun doute que ceux qui viendront après moi ne manqueront pas de relever ceux des arguments de mon honorable ami que j'aurai laissé sans réponse. L'honorable député (M. Lemieux) s'est efforcé de réfuter les opinions émises par l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) et l'honorable député de Montmorency (M. Casgrain) relativement au matériel roulant qui devra être hypothéqué en faveur du gouvernement, aux termes de ce contrat. Sans être avocat, il me semble que ce sont mes deux honorables amis qui ont raison, surtout si l'on tient compte des déclarations faites à Londres, dernièrement, par le président du Grand-Tronc-Pacifique. Voici ses paroles :

Pour ce qui concerne les £5,000,000 de matériel roulant, ce matériel est estimé, non pas à £5,000,000 mais à £3,000,000. Le Grand-Tronc n'a rien à voir à cela. Ce matériel roulant sera fourni par le Grand-Tronc-Pacifique et comme le gérant général vous l'expliquera, les directeurs de cette compagnie ont pris leurs mesures pour que le matériel roulant soit fourni par un syndicat.

Je répète que je ne suis pas avocat, mais à titre de citoyen de ce pays et de simple mortel, et malgré la haute opinion que j'ai de la science et des talents de mon honorable ami (M. Lemieux) je ne comprends pas qu'un homme puisse hypothéquer ce qui ne lui appartient pas. Je ne trouve pas, non plus, déraisonnable qu'on exprime des doutes sur la valeur d'une hypothèque consentie par celui qui n'a aucun droit sur la propriété ainsi hypothéquée. Il me semble que ce raisonnement sera apprécié au moins par ceux d'entre nous qui ne sont pas avocats.

L'honorable Solliciteur général nous a aussi parlé des fortes subventions accordées au Canadien du Pacifique pour en assurer la construction. Ceux d'entre nous qui sont assez âgés pour se reporter par la pensée à cette époque éloignée se rappellent toutes les difficultés éprouvées par le gouvernement d'alors, le gouvernement de feu sir John Macdonald, pour trouver quelqu'un qui voulût se charger de cette entreprise transcontinentale. Le gouvernement eut tous les obstacles imaginables à surmonter, et ce n'est qu'en offrant de très fortes subventions qu'il y réussit. Et quand les travaux furent en marche, en dépit des fortes subventions en argent et en pierres, l'entreprise eut à traverser une période très critique, et qu'il était presque impossible de dire si elle surnagerait ou sombrerait définitivement. Si l'on tient compte de toutes ces circonstances, on peut sans crainte affirmer que l'aide accordée au Canadien du Pacifique n'était que ce qu'il devait être, et quel en a été le résultat?

C'est le Canadien du Pacifique qui a fait le Canada ce qu'il est aujourd'hui, car sans lui nous n'aurions pas de Nord-Ouest et nous ne serions pas ici ce soir à discuter sur l'aide qu'il convient d'accorder à la construction d'une deuxième et même d'une troisième ligne transcontinentale. Nous devons donc conclure de cela que ni le gouvernement conservateur, ni le parti conservateur n'ont à s'excuser de l'encouragement qu'ils ont donné au Canadien du Pacifique.

Le solliciteur général a parlé longuement de la question des transports par eau, et il nous a dit que le chemin de fer Canadien du Pacifique transportait de grandes quantités de grain entièrement par voie ferrée : Il est étrange que l'honorable et savant solliciteur général aient des idées tellement erronées sur ce sujet ; car s'il avait pris la moindre peine de se renseigner, il aurait découvert que de beaucoup la plus grande quantité des grains transportés par le Canadien du Pacifique voyage par voie ferrée et par eau, et non pas entièrement par voie ferrée. Le " Financial News," de Londres, Angleterre. Le " Financial News," de Londres, Angleterre, établit ce point nettement, à propos de la réunion des actionnaires du Grand Tronc, il dit :

Un coup d'œil jeté sur la carte préparée pour les actionnaires devrait suffire à nous révéler la morale de M. Hays. Le blé ne sera pas transporté vers l'est entièrement par voie ferrée. Le Canadien du Pacifique, le Grand Nord et le Pacifique du Nord transportent du grain à Port Arthur et Duluth et se servent de la voie navigable des grands lacs. De même le blé récolté par le Grand-Tronc-Pacifique sera transporté à Port-Arthur, et s'il faut le remorquer par terre à l'est des grands lacs, le Grand Tronc s'en chargera.

Le solliciteur général me pardonnera si je lui dis qu'il n'a pas établi sa prétention. Depuis quelques jours, j'ai suivi ce débat avec assez d'attention, et dans mon opinion la résolution que nous sommes actuellement à discuter touche un sujet de première importance ; et cela, non seulement par suite de l'immense responsabilité financière qu'elle place sur les épaules du peuple canadien ; non seulement parce que, pour la première fois dans notre histoire, le gouvernement canadien devient l'associé d'une compagnie de transport ; non seulement, parce que dans cette société le gouvernement canadien ne figure qu'au second rang ; mais surtout, parce que ce contrat va livrer à une compagnie étrangère les intérêts canadiens en matière de transports. Je dis, M. l'Orateur, que ce contrat, s'il est ratifié par le parlement du Canada, va assurer à cette compagnie, pour cent ans peut-être, la maîtrise des moyens de transport de notre pays.

Dans ces circonstances, nous manquerions à notre devoir, si nous votions sans rien dire, et si nous négligions de faire connaître au peuple canadien les dispositions saillantes de ce contrat et de lui indiquer quel effet elles auront sur le développement de nos voies de communication. Il paraîtrait d'après la déclaration des directeurs du

Grand Tronc à leurs actionnaires à Londres, que ce grand projet n'est pas sorti du cerveau des ministres du gouvernement canadien, mais a eu pour initiateurs les directeurs du Grand Tronc. Ils ont demandé au parlement de leur accorder une charte pour la construction d'un chemin de fer de North-Bay au Pacifique, afin de les mettre à même de desservir les grands champs de blé de l'Ouest. On sait, M. l'Orateur, que notre grand Nord-Ouest, en ces années dernières, a attiré l'attention universelle et qu'il est aujourd'hui la terre promise vers laquelle des milliers se dirigent dans l'espoir de s'assurer les moyens d'existence qui leur échappent dans leur pays natal. Comme je l'ai dit, on ne saurait contester aujourd'hui que ce projet a pour auteurs les directeurs du Grand Tronc. Je sais bien que les ministres ont prétendu que l'idée était la leur et que cette ligne transcontinentale était absolument nécessaire pour porter remède à l'encombrement du trafic dans l'Ouest. Mais lorsqu'on en vint à disséquer ce projet, on s'aperçut que la ligne du Grand-Tronc-Pacifique serait insuffisante à la tâche, puisqu'elle allait suivre une route entièrement nouvelle en vue de ses propres besoins. En lisant les paroles de sir Charles Rivers-Wilson sur ce sujet, je me disais qu'il était cruel de sa part de parler en ces termes de ce contrat qu'on nous avait représenté comme étant l'œuvre du gouvernement canadien. Je trouvais sa manière d'agir d'autant plus indigne que je me rappelais de quelle générosité les ministres avaient fait preuve à l'égard de la compagnie, en lui accordant non seulement ce qu'elle demandait, mais beaucoup plus. Vous ne l'avez pas oublié, peut-être, les directeurs du Grand Tronc étaient prêts à construire ce chemin de fer eux-mêmes de North-Bay à la côte du Pacifique ; mais le gouvernement canadien ne se contenta pas de leur accorder ce qu'ils demandaient ; il insista pour leur faire cadeau, en même temps que de leur charte, de cette partie du chemin qui s'étend de North-Bay à Winnipeg. Je pense que le gouvernement a été extrêmement bon pour la compagnie, et c'était vraiment cruel de la part de sir Charles Rivers-Wilson de vouloir priver ces messieurs du mérite qui, d'après eux, leur revenait. Quel est le but de ce projet du Grand-Tronc-Pacifique ? Son objet, comme le dit le préambule de l'acte, est le suivant :

Considérant que par suite de l'accroissement de la population et du commerce au Canada, et surtout dans l'ouest de ce pays, et en vue de rendre accessibles de nouvelles terres propres à la colonisation, à la fois dans les provinces de l'est et dans celles de l'ouest, et de pourvoir ce territoire de nouveaux moyens de transport, ainsi que pour d'autres raisons, il est devenu nécessaire de construire un chemin de fer national transcontinental, qui devra être exploité comme grande voie ferrée ordinaire traversant le Canada d'un océan à l'autre et entièrement en territoire canadien.

En d'autres termes, le projet consiste à construire et exploiter, par la voie la plus courte et la plus économique, d'un océan à l'autre, une grande ligne de chemin de fer entièrement canadienne. Je n'hésite pas à dire que le traité d'Ashburton, qui a donné aux Etats-Unis beaucoup de territoire qui, en réalité, nous appartenait, a rendu beaucoup plus difficile pour le Canada la tâche de construire, entièrement en territoire canadien, une ligne commerciale courte et capable de concurrencer les lignes transcontinentale des Etats-Unis. Mais je ne crois pas que ce traité ait rendu la tâche impossible. Le chemin de fer Intercolonial, bien administré, et prolongé suffisamment loin dans l'intérieur, pour obtenir son trafic beaucoup plus proche de la source de production qu'aujourd'hui et recevoir le plein prix du transport qu'il exécute, pourrait devenir, à mon avis, une bonne entreprise commerciale et lucrative. Transformé et géré de cette manière, il ferait et aurait sa part de l'œuvre de développement des grands intérêts du pays.

L'honorable ministre des Travaux publics nous a donné, dans le cours de la présente session, les résultats d'une expérience de transport de blé par voie de l'Intercolonial depuis Depot-Harbour jusqu'à Halifax. Le parcours fut en tout de 1,208 milles, savoir: par le Canada-Atlantique 346 milles, par le Grand Tronc, 34 milles et, par l'Intercolonial, 828 milles. Comment les frais de transport se trouvèrent-ils répartis ? Le Canada-Atlantique reçut 2.27½ cents par boisseau, l'Intercolonial le même prix, et le Grand Tronc, qui n'avait que 34 milles du parcours, 6-10 cents par boisseau. Si l'Intercolonial avait été payé dans la même proportion pour le nombre de milles sur lequel il a transporté le blé, il aurait dû recevoir 3.82 cents par boisseau, montant que les ministres eux-mêmes ont déclaré très suffisant pour solder les frais de transport du blé sur cette distance. L'honorable leader de l'opposition a déjà exprimé une opinion à ce sujet, et je désire citer ses paroles à l'appui de mon argumentation :

De plus, si, comme le gouvernement l'a déclaré, le coût du transport sur 828 milles de parcours a été de 2.27 cents par boisseau, il s'ensuit que le coût du transport sur le parcours entier de 1,208 milles doit être de 3.31 cents par boisseau. Voici donc la conclusion à laquelle on est obligé d'arriver : D'après la déclaration du gouvernement, le transport du grain depuis un port de la baie Georgienne jusqu'à Halifax peut s'effectuer à raison de 3.31 cents par boisseau ; or, on a perçu sur le transport des chargements en question une moyenne de 5 cents par boisseau, ce qui donnerait à l'Intercolonial un bénéfice net de 1½ cent par boisseau si son réseau s'étendait depuis Halifax jusqu'à la baie Georgienne.

Comment le ministre de la Justice, comment les députés de la droite peuvent-ils affirmer qu'on ne saurait transporter avec profit le grain depuis les ports de la baie Georgienne jusqu'à Halifax ou à Saint-Jean si on prolon-

geait l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne? La question est encore sans réponse. Si la déclaration ministérielle n'est pas erronée, qu'on prolonge l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne, et le transport des grains lui fera réaliser des bénéfices superbes.

C'est ce que je veux dire quand je parle de mettre le chemin de fer Intercolonial en mesure de faire ce qu'il n'a jamais eu occasion de faire jusqu'à présent. J'ai entendu un honorable député,—et il en est d'autres, je pense, qui sont du même avis,—déclarer qu'ils sont hostiles à l'ingérence de la politique dans l'exploitation des chemins de fer. L'honorable député de Hants (M. Russell) s'est opposé à l'idée de la nationalisation des chemins de fer et de leur exploitation par l'Etat, parce que l'effet serait de ravaler toute l'entreprise et d'en faire une machine politique. Je concède volontiers à l'honorable député que la gestion actuelle de l'Intercolonial est un bon exemple de cette dégradation d'une grande institution publique sous l'influence de la politique. C'est bien là, nous le reconnaissons tous, j'en suis sûr, le caractère d'une administration où l'on destitue un pauvre homme qui a été trente années employé sur le chemin de fer, et ce, sans lui donner la moindre raison ou le moindre avis au préalable. D'après les renseignements que j'ai pu me procurer, ce pauvre homme s'était trouvé obligé de s'éloigner de sa circonscription électorale le jour de l'élection. Il avait dû quitter la ville pour assister à l'enterremnt de sa sœur et conséquemment, il n'avait pu voter ni pour le candidat du gouvernement, ni pour aucun autre candidat. Si dans les mêmes circonstances, un ouvrier était renvoyé par son patron, que dirait le public ? Je ne pense pas me tromper en affirmant que le public considérerait ce patron coupable d'un acte indigne et arbitraire.

Je m'abstiens de caractériser comme ils le méritent les actes de cette nature commis par le gouvernement, car je ne saurais le faire sans enfreindre le règlement. Je suis entièrement de l'avis de l'honorable député de Hants (M. Russel) quand il dénonce ce genre d'exploitation des chemins de fer par l'Etat. Il a eu bien raison de signaler cette affaire à l'attention de la Chambre; car il serait très possible, à mon avis, d'établir, même pour l'Intercolonial, un régime qui assurerait à l'Etat la direction de l'entreprise, la réglementation des tarifs et de toutes les questions importantes relatives à l'exploitation du chemin de fer, et qui libérerait en même temps le ministre de la besogne mesquine qui consiste à engager un individu ici et à en destituer un autre là, et autres opérations de cette nature. S'il faut quelqu'un pour exécuter une telle besogne, assurément il n'est pas nécessaire de le faire ministre d'Etat. Désignons pour cette œuvre quelqu'un de moins haut placé. Dans notre pays, un bon régime d'exploitation par l'Etat serait populaire. Un tel régime serait approuvé par le peuple et ne donnerait pas lieu aux abus que j'ai signalés aujourd'hui à propos de l'Intercolonial.

Quelques-uns diront peut-être : Si l'Intercolonial, avec son parcours actuel, peut faire ce que vous dites, que ne fera pas la nouvelle ligne transcontinentale ? Ne pourra-t-elle pas faire beaucoup mieux, puisque, suivant le contrat, elle devra être beaucoup plus direct ? C'est précisément ce que je mets en doute. Nous ne savons pas si cette ligne sera plus courte ou non. Personne ne peut le dire. L'entreprise actuelle a été lancée un peu à l'aveuglette. Il n'a pas été fait d'études topographiques; personne n'en connaît rien, et d'après les renseignements que nous avons pu recueillir, il est très problématique que la ligne projetée à travers le Nouveau-Brunswick soit du tout plus courte que celle exploitée actuellement. A mon avis, il est très problématique que vous puissiez obtenir, sur la ligne projetée, des rampes plus douces que vous n'avez sur l'Intercolonial. Dès lors, étant donné que ce prolongement de Québec à Moncton devra coûter quelque $13,000,000, nous devrions y réfléchir à deux fois avant de nous résoudre à dépenser cette somme. Il est une opinion que j'hésite quelque peu à exprimer, de crainte qu'on ne m'accuse de trop rechercher l'intérêt de ma propre circonscription; c'est celle-ci. Au point de vue commercial, ce tronçon de l'extrême Est devrait être construit à partir d'Edmundston, ou de quelque point du voisinage d'Edmundston, et descendre la vallée du fleuve Saint-Jean jusqu'au port de Saint-Jean. De cette manière nous aurions la ligne la plus directe, et s'il y avait la moindre chance de trafic le long de ce transcontinental, vous seriez en mesure d'en tirer parti et d'obtenir des résultats satisfaisants. Mais je me rends parfaitement compte de l'attitude du gouvernement sur cette question. C'est là un chemin de fer électoral, et il faut satisfaire aux exigences de la politique avant de donner satisfaction au commerce. La voie que j'indique raccourcirait certainement la distance à la mer d'une manière très appréciable, tandis que le prolongement sur Moncton, dont le prix de revient sera d'à peu près $13,000,000, ne saurait en aucune manière répondre au préambule du contrat qui vise à l'établissement de la ligne la plus courte et la plus économique d'un océan à l'autre. Or, M. l'Orateur, Moncton est un centre de l'intérieur. Ce n'est aucunement un port de mer, et nous pouvons bien nous demander s'il ne serait pas possible de dépenser cette somme de manière à ce que les provinces maritimes en retirassent quelque avantage ? Nous pouvons l'appliquer de telle manière que les provinces maritimes en bénéficient beaucoup plus que par le moyen de la construction de cette ligne projetée sur Moncton. Je ne songe pas plus à ma propre circonscription qu'à aucune autre de la Nouvelle-Ecossse ou du Nouveau-Brunswick; car je suis d'avis qu'il vaudrait mieux prendre ces $13,000,000, ou la propor-

tion qu'il en faudrait, pour redresser et améliorer l'Intercolonial le plus possible, courbes, rampes, etc. ; puis appliquer le reste de cet argent à développer nos installations terminales aux deux extrémités de la ligne. En d'autres termes, servez-vous de ces fonds pour nationaliser les ports d'Halifax et de St. John. Car si vous voulez que les transports s'effectuent dans les meilleures conditions, il faut réduire la dépense sur tous les points.

Particulièrement, il vous faut réduire les frais aux installations terminales, aux points où les chemins de fer atteignent la mer et où se fait le transbordement des marchandises des wagons dans le steamer et inversement Je crois donc qu'il serait sage, de bonne politique et très pratique d'utiliser ces sommes de la manière que j'ai dite, au lieu de tenter de construire une ligne à travers une région inconnue, et qui promet fort peu, au point de vue de la colonisation. Ce n'est pas une contrée agricole. Rien, là, pour alimenter le trafic local d'un chemin de fer. Les députés des provinces maritimes ont bien tort, à mon avis, d'insister pour que ce tronçon soit construit. Il vaudrait mieux pour nous tous qu'on dépensât l'argent ainsi que je l'ai indiqué, le résultat serait plus satisfaisant pour ma province comme pour celle de l'honorable député d'Annapolis. En me plaçant au point de vue de l'ensemble des provinces maritimes, et non au seul point de vue des intérêts de ma circonscription, je m'oppose à l'exécution de ce projet, parce qu'à mon avis il aura pour résultat de nous priver de toute participation aux avantages que nous aurait assurés autrement la manutention de ce trafic aux ports de mer. Au reste, M. l'Orateur, j'ai parlé jusqu'à présent de toutes ces choses comme si tout allait s'exécuter régulièrement, rapidement et sans heurt. Mais, je regrette de le dire, ce n'est pas mon avis que les choses se passeront de la sorte. Je ne pense pas que ce projet soit, en pratique, du moindre avantage pour nous. Nous savons tous où sont situés les terminus du Grand Tronc et où se concentrent les intérêts de cette grande compagnie. Nous savons que ces terminus et ces intérêts ne sont pas dans les provinces maritimes. Ce n'est pas, suivant moi, au peuple canadien de fournir au Grand Tronc ou à aucune autre compagnie des fonds en vue du développement dans le Maine ou aucun autre état de l'Union, au détriment de nos propres ports, que nous préférerions beaucoup voir prospérer et augmenter.

Il est très insensé, à mon avis, surtout pour un député des provinces maritimes, de voter en faveur d'une mesure dont l'effet sera certainement de développer Portland (Maine), aux dépens d'Halifax et de Saint-Jean. Il est oiseux de prétendre que le contrat n'aura pas cet effet. Tant que le gouvernement refusera d'inclure dans ce contrat une stipulation contraignant cette compagnie à transporter les marchandises par les voies canadiennes et vers des ports canadiens, elle continuera de les transporter vers ses installations terminales actuelles de Portland. Si nous pouvions scruter le fond de la pensée de tous ces honorables députés, nous constaterions, je pense, qu'il n'y a pas deux opinions à cet égard. S'il nous était possible de pénétrer jusqu'au fond des esprits, nous trouverions cette idée logée dans certains cerveaux où nous nous serions le moins attendus à la trouver. Quelques-unes des modifications faites par ce contrat supplémentaire semblent précisément avoir pour but d'encourager le Grand Tronc dans ce sens et de l'aider à détourner son trafic de nos ports, au profit de Portland (Maine). Autrement, pourquoi le gouvernement demanderait-il au parlement de libérer ce dépôt de $5,000,000, aussitôt la construction du tronçon de l'ouest terminée ? Si le gouvernement a l'intention de poursuivre la construction de la section de l'est au fur et à mesure de la construction de celle de l'ouest, pourquoi nous demande-t-on d'insérer cette stipulation ? Car si la compagnie se propose sincèrement de construire suivant cette règle, la section de l'est sera construite aussi rapidement que celle de l'ouest, et il ne peut y avoir de raison de demander au parlement de libérer ce dépôt aussitôt la section de l'ouest construite. Suivant moi, ce changement ne peut avoir qu'un but, celui auquel j'ai fait allusion, c'est-à-dire que la section de l'est ne sera pas construite aussi rapidement qu'on nous l'a donné à entendre. Mais voici un autre changement qui me paraît très suspect. Je veux parler de la stipulation qui permet à la compagnie de louer et d'exploiter toute partie de la section de l'est au fur et à mesure de sa construction. Qu'est-ce que cela signifie ? A mon avis, ceci : la partie de la section de l'est qui sera construite la première sera celle reliant Winnipeg à North-Bay.

Une fois ce tronçon-là construit, ainsi que la section de l'Est, la Compagnie du Grand Tronc, ou celle du Grand-Tronc-Pacifique, quel que soit le nom que vous lui donniez, pourra, en invoquant cette stipulation qu'on demande au parlement de voter, s'en tenir là ; elle aura obtenu tout ce qu'elle avait d'abord demandé au parlement. En effet, elle a commencé par prier le parlement de lui accorder une charte pour la construction d'une ligne de North-Bay à la côte du Pacifique. Ainsi, aux termes de cet arrangement, elle aura sa charte et elle aura sa ligne, exactement comme elle l'avait demandé au début ; avec cette très notable différence que tandis que ses représentants avaient offert au parlement, ou au gouvernement, ou à quelques-uns des ministres simplement la permission de construire cette ligne, le gouvernement dans sa largesse vient à l'aide de la compagnie dans une mesure plus grande qu'elle ne l'avait demandé, en construisant pour elle et lui donnant cette partie de la ligne qui va relier North-Bay à Winnipeg. J'ai dit que la compagnie avait fait sa proposition aux ministres, ou à quelques-uns d'entre eux ; en effet, il paraîtrait que l'ho-

norable M. Blair, alors ministre des Chemins de fer et Canaux n'avait pas été consulté dans la circonstance par les parties à l'arrangement.

Je ne me propose pas de faire l'examen de l'aspect financier de cet arrangement ; car d'autres honorables députés de l'opposition l'ont déjà fait avant moi. Je ne me reconnais pas suffisamment les aptitudes d'un critique de finance pour entreprendre une discussion de cette nature, et je ne désire pas l'essayer. Mais je dois dire ceci : après avoir prêté l'oreille aux députés qui sont le plus en mesure de discuter cet aspect de la question, après avoir prêté l'oreille à l'honorable chef de l'opposition, et plus particulièrement à l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler), j'ai entendu bien des réponses à ces discours, mais aucune qui méritât réellement d'être acceptée comme telle. Aussi, ma conclusion est-elle que ce projet peut se résumer ainsi : le Canada solde les neuf-dixièmes de la dépense pour l'établissement de la ligne de l'Atlantique au Pacifique, puis fait don à la compagnie de la moitié de cette ligne, cette moitié dont l'exploitation, de l'aveu même des promoteurs, sera rémunérante dès le début, dès que les rails auront été posés. C'est là, suivant moi, l'exposé en raccourci du projet qu'on nous demande d'appuyer. Je ne pense pas que le pays fasse là une bien bonne affaire ; je ne pense pas qu'il fasse là le meilleur marché qu'il lui serait possible de faire même avec cette compagnie ; et je ne pense pas que la Chambre doive ratifier un tel contrat.

L'honorable député d'Annapolis (M. Wade) a fait un appel très chaleureux à la Chambre, et particulièrement à ses collègues des provinces maritimes, en vue de les engager à ratifier le contrat, parce que, suivant lui, il pourvoit au transport de nos produits par les voies canadiennes et force en quelque sorte le Grand-Tronc-Pacifique à utiliser nos propres ports. Or, M. l'Orateur, m'est avis que c'est précisément ce que ce contrat n'assure pas. Le contrat ne renferme aucune stipulation contraignant le Grand-Tronc-Pacifique à transporter ses marchandises vers nos ports. Au contraire, cette compagnie a toutes les raisons du monde de ne pas le faire ; car le même tarif des transports est établi pour tous les ports de mer. Dès lors, la compagnie recevra tout autant pour transporter les marchandises à Portland, dont l'éloignement est beaucoup moindre, que pour les transporter à St. John ou Halifax. Dans ces conditions, il doit sauter aux yeux de tous les députés de cette Chambre que la compagnie, à moins d'une stipulation expresse en sens contraire, avec sanction à l'appui, transportera ses marchandises à l'avenir, comme elle l'a fait dans le passé, là où il sera plus lucratif pour elle de les transporter, c'est-à-dire à Portland. L'honorable député est allé plus loin et a déclaré que ses collègues des provinces maritimes et lui-même avaient exercé leur influence sur le gouvernement et l'avaient contraint de stipuler que le chemin de fer serait prolongé à travers la partie nord du Nouveau-Brunswick jusqu'à Moncton ce qui nous aurait assuré un chemin plus court vers le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse. Je demanderai maintenant à l'honorable député d'Annapolis de continuer à se servir de son influence, non seulement auprès de ses collègues des provinces maritimes, mais auprès du gouvernement, et d'amener celui-ci à stipuler expressément dans le contrat, de manière à ce qu'il n'y ait aucun doute possible, que le Grand-Tronc-Pacifique devra utiliser les ports des provinces maritimes et transporter ses marchandises par les voies canadiennes.

Si l'honorable député désire rendre un service aux habitants de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, et s'il a réellement l'influence qu'il dit sur le gouvernement, je déclare que ni lui ni ses collègues ne sauraient exercer cette influence dans un meilleur but que celui d'engager le gouvernement à insérer cette stipulation expresse dans le contrat. Toutefois, j'ai cru observer, comme l'honorable député arrivait à la fin de son discours, qu'il n'était déjà plus aussi convaincu que le Grand-Tronc-Pacifique utiliserait les ports canadiens. Il s'est tourné vers nous et, avec un geste de vertueuse indignation, s'est écrié : Quand les conservateurs au pouvoir se sont-ils jamais occupés de favoriser un port canadien ? Or, j'ai remarqué, depuis que je siège en cette Chambre, que lorsqu'on fait le reproche au gouvernement, soit d'avoir omis de faire ce qu'il aurait dû, ou d'avoir fait ce qu'il n'aurait pas dû, ces messieurs se contentent de répondre : "Mais les conservateurs n'ont pas fait cela", ou bien "Les conservateurs ont fait ceci ; si donc nous faisons aussi bien qu'eux, ou nous ne faisons pas plus mal qu'eux, on n'a pas de reproche à nous faire." Je les félicite de s'inspirer constamment d'un idéal aussi élevé ; ils n'auraient pu se choisir de modèle et de guide plus parfait dans son administration et dans sa politique que la parti conservateur. Mais il n'en est pas moins vrai que les partisans du gouvernement devraient cesser dès maintenant d'invoquer pareille excuse. Quand ils étaient dans l'opposition, ce n'était pas là le langage qu'ils tenaient : ils promettaient non pas seulement de faire aussi bien que les conservateurs, mais beaucoup mieux. Les électeurs se lassent de les entendre continuellement se chercher des excuses dans la conduite de l'ancien gouvernement conservateur ; et une telle excuse ne saurait aujourd'hui être acceptée comme raisonnable et suffisante.

Je vais maintenant répondre à la question posée par l'honorable député et lui montrer comment les conservateurs ont favorisé les ports canadiens. Une fois le chemin de fer Canadien du Pacifique construit jusqu'à Montréal, notre illustre et sage homme d'Etat, sir John A. Macdonald, constata que, bien que nos ports canadiens fussent beaucoup utilisés en été, aucun port canadien

ne servait à l'expédition de marchandises en hiver ; et avec le patriotisme qui le distingua de tout temps, il contraignit le Canadien du Pacifique à construire une ligne par la voie la plus courte possible vers le port canadien le plus rapproché. C'est ainsi que nous avons eu la ligne courte du Canadien du Pacifique aboutissant au port de Saint-Jean. C'est là ce qu'a fait le parti conservateur. En outre, si le gouvernement conservateur a forcé le Canadien du Pacifique a établir son tracé en suivant la ligne la plus courte possible vers le port le plus rapproché, c'est que la ligne n'était pas construite dans un but d'intérêt de parti mais pour des fins de commerce. Or, quel a été le résultat ? Je vois dans les tableaux de la navigation et du commerce que les exportations se sont élevées l'année dernière au chiffre de $15,364,735.

Deux ports canadiens seulement ont exporté, l'année dernière, pour plus de marchandises que le port de Saint-Jean. Ce sont le port de Montréal et celui de Niagara-Falls : Montréal en a exporté pour un peu plus de $65,000,000 ; et Niagara-Falls, pour un peu plus de $18,000,000. Je signale ces faits à ces honorables messieurs de la droite. Je les invite à ne pas perdre de vue que ce chemin n'était pas un chemin électoral ; il fut construit pour des fins de commerce, c'est-à-dire qu'on les plaça dans les meilleures conditions possibles, en lui faisant suivre la route la plus directe vers le port le plus rapproché. Je ne crois pas que nous réussissiez à mener à bonne fin l'entreprise d'une ligne de chemin de fer entièrement en territoire canadien, si vous ne tenez pas compte de ces deux exigences. Il me faut faire allusion encore une fois à une observation de l'honorable député de Hants (M. Russell). J'ai prêté l'oreille à son discours avec beaucoup de plaisir. Il parle fort agréablement.

Il a dit un mot de la circonscription que j'ai l'honneur de représenter aujourd'hui ; d'après lui, les électeurs de cette circonscription, dans une occasion récente mémorable, auraient été frappés d'affolement et auraient voté contre le gouvernement dans un mouvement irréfléchi. Je connais les électeurs de ma circonscription pour le moins aussi bien que l'honorable député de Hants peut les connaître, et je déclare n'avoir rien observé chez eux de nature à me faire croire qu'ils fussent affolés. D'après ce que je connais d'eux, ils ne sont pas enclins de ce côté. Le sujet même que nous discutons en ce moment fut débattu devant eux et d'habiles avocats présentèrent tous les arguments pour et contre ; et après avoir écouté ces plaidories les électeurs votèrent dans le sens que nous savons. Je vous ferai observer, M. l'Orateur, ainsi qu'aux honorables députés présents, que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Emmerson) fut un des principaux défenseurs de la politique du gouvernement sur cette question dans cette circonstance..

L'honorable député de Hants (M. Russell) prétendrait-il que la seule apparition de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux sur les tréteaux était suffisante pour affoler les gens ? Si c'est là la pensée, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux ne lui sera guère reconnaissant de l'avoir insinué. Quant à moi, je suis d'avis que, dans un avenir rapproché, quand les électeurs de ces circonscriptinns seront appelés à élire leurs représentants et que cette question sera discutée en détail devant eux ; lorsque les électeurs apprendront qu'il n'y a pas de temps déterminé pour l'achèvement de la division de l'est, tandis qu'il y a un temps pour celle de l'ouest ; lorsqu'ils verront que le gouvernement a de si grands doutes lui-même à ce sujet qu'il a consenti à remettre le dépôt de $5,000,000 aussitôt que la section de l'ouest sera construite, et qu'il permettra à la compagnie d'utiliser la division de l'est dès qu'il y en aura une partie de terminée, ce qui, naturellement, signifie l'usage de la partie entre North-Bay et Winnipeg que la compagnie voulait construire elle-même, mais que le gouvernement s'engage aujourd'hui à construire et dont il fait virtuellement présent à la compagnie pendant un grand nombre d'années et qui la loue ensuite à bon marché ; lorsque les électeurs découvriront qu'il n'y a absolument rien dans le contrat obligeant la compagnie à acheminer son trafic vers les ports canadiens, excepté, ainsi que l'a dit un honorable député, le sentiment patriotique des habitants de l'Ouest qui pourrait les engager à expédier leurs marchandises par le territoire canadien ; lorsqu'ils apprendront qu'une grande compagnie comme le Grand-Tronc-Pacifique sera virtuellement maîtresse de régler l'itinéraire des transports et qu'elle le tracera naturellement de façon à retirer le plus de bénéfices possible, et lorsqu'ils sauront que le port le plus proche pour cette compagnie n'est pas un port des provinces maritimes, je dis que lorsque les électeurs apprendront toutes ces choses, les députés ministériels actuels du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse s'apercevront que cette panique, si c'est une panique, s'étendra partout et que les électeurs balayeront comme des toiles d'araignée ceux qui esayent de les tromper en voulant leur faire croire que le contrat oblige la compagnie à utiliser les ports canadiens pour l'expédition du trafic qui passera sur ce chemin.

M. SEYMOUR GOURLEY (Colchester) : M. l'Orateur, je n'ai pas pu assister avant aujourd'hui au débat dans lequel la Chambre est engagée depuis quelques jours. Je le regrette, car je diffère d'avis avec ceux qui disent que les discours qu'on entend ici ne sont pas utiles. J'ai toujours appris quelque chose à écouter les discours qui sont

prononcés en parlement, et j'aime toujours à écouter ce que les honorables députés de la droite ont à dire. Je les écoute avec respect, car il ne serait pas intelligent le Canadien qui refuserait d'examiner les deux côtés de la médaille. Le discours que vient de prononcer mon collègue, le nouveau député de Saint-Jean (M. Daniel), m'a vivement intéressé. J'ai écouté avec plaisir les arguments qu'il a apportés dans le débat. Il semble croire que les avocats ont dans cette Chambre un avantage sur ceux qui ne le sont pas, mais le fait de ne pas pratiquer au barreau ne lui nui certainement en aucune sorte, si j'en juge par son discours. Je félicite le parti conservateur de l'acquisition qu'il a faite dans la personne du nouveau député de Saint-Jean, et je crois que la panique dont a parlé l'honorable député de Russell est due en grande partie à l'apparition dans cette Chambre d'un membre aussi capable du parti conservateur. J'aurai occasion avant de finir mon discours, de m'occuper pendant quelques instants encore de l'honorable député de Hants (M. Russell), mais je lui dirai dès maintenant que s'il visite son comté, qui est contigu au mien sur une distance de quarante milles, il recueillera beaucoup de sujets de réflexion. J'ai constaté que ceux qui comprennent le mieux leur pays sont les gens du peuple et de bon sens ordinaire, et non pas les avocats, les négociants ou les ministres. Le peuple possède la sagesse véritable sur toutes les questions. J'ai eu occasion de converser dans le comté de Colchester avec ces bons cultivateurs qui, en s'appuyant sur leur fourche, près de la clôture, m'en apprenaient plus dans cinq minutes qu'un ministre pouvait en enseigner dans une heure. J'ai conversé ainsi avec des conservateurs et des libéraux ; j'ai eu occasion aussi, pendant ces visites de mon comté, de rencontrer des électeurs de l'honorable député de Hants, et je puis lui dire qu'il ferait mieux de visiter son comté, au lieu de parler ici de ce qui se passe dans la ville de Saint-Jean, car il y recueillera les signes d'un mouvement d'opinion qui menace sa fortune politique.

L'honorable M. ROSS : Parlez un peu plus fort.

M. GOURLEY : Si c'est du bruit que vous voulez, je puis vous en faire. Mais j'aime mieux un débat tranquille. On ne gagne rien par la rudesse, et je suis heureux de pouvoir féliciter l'honorable solliciteur général de la manière élégante dont il parle la langue anglaise. J'aime et j'étudie la langue anglaise et je puis dire à l'honorable solliciteur général qu'il la manie avec précision, grâce et vigueur tout à la fois, et je voudrais l'offrir comme exemple à ceux de mes collègues de langue anglaise de côté-ci de la Chambre, qui feront de bien meilleurs discours s'ils copient la manière dont l'honorable solliciteur général parle l'anglais, bien que ce ne soit pas sa langue maternelle.

J'ai donné mes raisons contre le projet du Grand-Tronc-Pacifique l'année dernière, et je n'ai pas l'intention de les répéter cette année. Je maintiens ce que j'ai dit alors. Mon discours n'a peut-être pas été aussi éloquent que beaucoup d'autres qui ont été prononcés dans cette Chambre, mais je suis persuadé que les raisons que j'ai données finiront par prévaloir, lorsque le peuple comprendra bien toute la question, et que ces raisons seront celles qui amèneront la défaite du gouvernement aux prochaines élections. Je suis en faveur de la construction des chemins de fer ; je crois que c'est par les chemins de fer que nous développerons plus vite notre pays, et que lorsque le Canada sera rendu à son plein développement, il aura autant de chemins de fer que de grands chemins ruraux, car le chemin de fer est le chemin de colonisation moderne, et de même que l'on voulait avoir autrefois un chemin de ligne à tous les dix ou quinze milles, de même je crois qu'il faudra des chemins de fer partout pour suffire au trafic. Si je combats le projet actuel, cela ne veut pas dire que je suis opposé aux chemins de fer en général. Non, et j'espère vivre asez longtemps non seulement pour voir construire ce transcontinental, mais pour en voir construire encore un ou deux autres plus au nord. Si donc je ne veux pas du transcontinental qu'on nous propose, a plus forte raison ceux qui croient que le Canada a déjà assez de chemins de fer, n'en voudront pas. J'ai apporté deux raisons principales, l'année dernière, contre le projet du Grand-Tronc-Pacifique et j'ai montré qu'au point de vue national le tracé en était mal choisi, et je suis heureux de voir qu'après mûre réflexion ceux qui ont étudié le problème des transports dans ce pays se rallient tous à la même conclusion.

Sir Sandford Fleming dans le discours qu'il a prononcé à Toronto et que l'honorable solliciteur général a cité, porte un coup droit très rude au projet du gouvernement, dont il montre la faiblesse parce qu'au lieu de passer au nord du lac Winnipeg il passe au sud, et est resserré dans un espace de quarante-cinq milles de large entre le sud du lac Winnipeg et la frontière américaine. Je constate, M. l'Orateur, que l'étude de la géographie du Canada se répand aujourd'hui dans le pays. Ce n'est que tout récemment que les Canadiens se sont mis à étudier la géographie de leur pays. Jusqu'à ces derniers temps ils croyaient que cette petite lisière de terre que la civilisation n'a pas dépassée jusqu'à aujourd'hui ; que le Canada se limitait à cette lisière de terre large de 40 milles qui depuis les provinces maritimes jusqu'aux bords du lac Supérieur et jusqu'à l'océan Pacifique borde l'Intercolonial, le Saint-Laurent, les lacs et le Canadien du Pacifique. Mais, M. l'Orateur, cela n'est qu'une minime partie du Canada, et pour discuter ce projet il faut tenir compte de ce que sera le Canada dans l'avenir. La première objection que j'ai faite à ce chemin, l'année dernière, était que si son but était de servir les grands intérêts nationaux du pays, le tracé en était mauvais d'un bout

à l'autre. La deuxième a été celle que vient de faire mon honorable ami le député de Saint-Jean (M. Daniel) qui, bien que je n'aie jamais eu l'occasion de converser avec lui, a répété plusieurs fois mon objection de l'an dernier, à savoir: que la deuxième erreur du gouvernement était d'avoir affermé ce chemin au Grand Tronc.

L'ancien Grand Tronc envoie son trafic à Portland, et il lui sera absolument impossible de le détourner d'une route qu'il suit depuis des années et des années. Le gouvernement a donc commis une erreur fatale en reliant son chemin de fer à celui du Grand Tronc, qui depuis quarante ans est l'ennemi du Canada. Je suis obligé quelquefois de critiquer mes amis et collègues d'Ontario pour leur étroitesse de vue, et je crois que souvent ma critique est juste, mais, M. l'Orateur, jamais ils n'ont commis de plus grande faute que celle d'avoir, dans les commencements de leur province, permis au Grand Tronc de faire de Portland son terminus océanique. Si dans ce temps-là ils avaient envoyé leurs hommes publics dans les provinces maritimes et nous avaient dit: Nous sommes en face d'une grande difficulté; nous n'avons pas de port sur l'Atlantique, et conséquemment nous sommes obligés d'aller à Portland, à moins que vous puissiez nous fournir un port. S'ils avaient fait cela, nous aurions fondé la confédération quarante ans plus tôt, et le Canada, au lieu de n'être qu'au commencement de son développement, serait déjà très avancé dans la voie du progrès, et nous pourrions défier avec succès la puissance et la grandeur des Etats-Unis. Mais, M. l'Orateur, inutile de nous apitoyer sur ce qui est fait; notre devoir maintenant est de tirer le milleur parti possible de la situation. Si l'on a commis une grande faute autrefois en permettant au Grand Tronc de fixer son terminus à Portland et d'y édifier une grande ville, il ne faut pas répérter cette faute. Le ministre de l'Intéreur nous a avoué l'an dernier, qu'un haut fonctionnaire de la Compagnie du Grand Tronc lui avait dit que cette compagnie avait dépensé $25,000,000 dans Portland en installations et améliorations du port. Comment pouvons-nous espérer alors qu'une compagnie qui a fait de si grands déboursés pour faciliter l'exportation des produits du pays abandonne tout cela ? Je dis donc que la faute du gouvernement a été de ne pas avoir donné l'entreprise à une compagnie nouvelle, et puisqu'il était décidé à construire ce chemin, son devoir était de faire en sorte que les intérêts de toutes les parties de la ligne fussent identiques, c'est-à-dire que la compagnie eut intérêt à transporter jusqu'à Halifax ou Saint-Jean, le trafic qu'elle aurait pris sur les côtes du Pacifique. Mais le gouvernement n'a pas fait cela. Il a au contraire uni son transcontinental à celui d'une compagnie dont l'intérêt est de diriger son trafic sur Portland, et il a essayé de cacher cette erreur fatale, en insérant au contrat un petit article qui dit que la compagnie devra acheminer son trafic vers Halifax à moins d'instructions contraires. Cet article aurait été inutile avec une compagnie nouvelle dont les intérêts auraient été les mêmes d'un bout à l'autre du chemin. J'ai invoqué ces deux arguments contre la construction du chemin, mais j'en ai invoqué aussi un troisième que l'honorable député de Saint-Jean (M. Daniel) a fait valoir aujourd'hui avec beaucoup de raison, à savoir : que dans cet arrangement les provinces maritimes sont complètement ignorées. L'honorable député d'Annapolis (M. Wade) dont j'admire les talents éminents, les a fait servir, cependant, à une très mauvaise cause aujourd'hui, et lorsqu'il ira à Annapolis, il s'apercevra que les électeurs connaissent mieux la question qu'il la connait lui-même, s'il a dit ce qu'il pensait réellement, et ils le puniront d'avoir, dans cette circonstance, sacrifié les intérêts des provinces maritimes à des exigences politiques.

Je suis un homme de parti, mais lorsqu'il s'agit de l'intérêt du Canada et des provinces maritimes je brise ces liens fragiles et je reste fidèle à mon pays. L'honorable député aurait mieux fait d'agir ainsi et d'écrire une nouvelle page de l'histoire du Canada. Je puis en dire autant à l'égard de l'honorable député de Hants. Peut-être est-il dans la nécessité, moralement parlant, d'appuyer le gouvernement. L'honorable député de Hants et moi nous nous connaissons bien et je ne voudrais jamais dire de mal de lui, mais je regrette que des exigences politiques l'obligent à sacrifier son indépendance et l'empêchent d'exprimer ouvertement sa pensée. Je remercie Dieu de ne pas être à la recherche d'une place ; je ne suis pas en quête d'un tricorne ; je ne sacrifierais pas mon indépendance pour une place de juge. Un siège de député vaut cinquante fois plus qu'une nomination dans la magistrature. Je ne comprends pas qu'un homme consente à échanger pour une place de six sous son indépendance et sa liberté de parole, lorsqu'il peut l'utiliser à édifier une nation qui est l'occupation la plus noble qu'il y ait au monde. Un homme qui a les talents de se faire élire député devrait pouvoir gagner un traitement de juge en six mois, et avoir congé les autres six mois de l'année. S'il n'en est pas capable, il ne mérite pas d'être ni juge ni député. Je suis heureux de savoir que mes électeurs m'appuient dans cette manière de voir. L'honorable ministre des Finances vient quelquefois faire une visite dans le comté de Colchester, et lorsqu'il y est il est très difficile de l'en faire partir. Il a beau avoir d'autres engagements importants ailleurs, il passera souvent cinq ou six heures à respirer l'atmosphère d'intelligence et de vigueur qui enveloppe la ville de Truro et les autres parties du comté de Colchester. Ce comté est peuplé par les meilleurs descendants des races irlandaise, écossaise, et anglaise, qui ont gardé les qualités d'intelligence, d'éducation et d'observation de leurs ancêtres. Nous trouvons des philo-

sophes dans toutes les parties de mon comté, et il est tout naturel qu'après avoir passé tout l'hiver avec des membres de son parti, l'honorable ministre des Finances se sente l'intelligence un peu appauvrie, et trouve bon, lorsqu'il visite le comté de Colchester, de s'y attarder quelque temps pour respirer notre air fortifiant, et qu'on ne puisse l'en faire partir. J'ai parcouru le comté plusieurs fois, et j'ai trouvé les tories et les libéraux unanimes à me féliciter pour l'attitude que j'ai prise sur la question du Grand Tronc Pacifique.

Lorsque le bill a été présenté à la Chambre, l'année dernière, je me sentais disposé à l'appuyer ; parce que je voudrais voir des chemins de fer dans toutes les parties du pays et deux ou trois transcontinentaux. Mais à mesure que j'étudiais le projet misérable du gouvernement, il me dégoutait tellement que je ne puis l'appuyer ; je le trouvais sans valeur du commencement à la fin. C'est le sentiment universel dans mon comté, non seulement parmi les conservateurs, mais aussi parmi les libéraux, à part quelques fanatiques. Heureusement qu'il y a aujourd'hui dans le pays quantité de gens assez indépendants dans les deux organisations politiques pour juger ces questions sans parti pris, et je puis assurer les honorables députés de Hants, Queen et Annapolis qu'ils se trompent du tout au tout lorsqu'ils disent que la population de la Nouvelle-Ecosse approuve le projet du gouvernement. Lorsque le bill a été présenté à la Chambre, l'année dernière, l'honorable ministre de la Milice (sir Frederick Borden) et quelques amis auraient dit à Halifax—je ne fais que rapporter ce qu'on m'a dit, je ne l'ai pas entendu moi-même—que ni Gourley, ni Kaulbach, ni Borden n'oseraient combattre le projet du gouvernement, mais je puis dire aujourd'hui que jamais nous n'avons vu dans la Nouvelle-Ecosse de politique aussi impopulaire que le projet actuel, parce qu'il n'aide en aucune façon au développement des provinces maritimes. J'ai dit que j'aurais voulu appuyer le bill du gouvernement. Je voudrais voir construire deux mille milles de chemin de fer dans la Nouvelle-Ecosse pendant les prochains dix ans, et je ne demande pas pour ma province plus que je ne voudrais accorder aux autres parties du Canada. J'ai approuvé l'aide accordée au chemin de fer Mackenzie et Mann et j'appuie toujours avec plaisir tout projet de chemin de fer dans n'importe quelle partie du pays. Je voudrais voir construire 145 milles de chemin de fer dans le comté de Colchester et 2,000 milles dans la Nouvelle-Ecosse, et si le parlement nous accorde ces chemins nous ferons de la Nouvelle-Ecosse en moins de vingt ans une des provinces les plus riches et les plus prospères de la Confédération, une province qui contribuera de toutes manières à la grandeur et la force du Canada. Il ne faudrait que $4,000,000 de subventions aux chemins de fer pour faire de la Nouvelle-Ecosse un des pays les plus riches et les plus prospères du monde.

Je demanderai donc à cette Chambre et au gouvernement d'accorder une subvention double pour la construction de 145 milles de chemin de fer, dans mon comté, car les chemins de fer dans la Nouvelle-Ecosse ne donnent pas de bénéfices pendant les premiers cinq ans, et il faut en conséquence offrir des avantages spéciaux pour en activer la construction. Après cinq ans, cependant, ils donnent de bons revenus et remboursement annuellement au trésor entre 25 et 30 pour 100 du capital. Je puis vous prouver que les subventions aux chemins de fer donnent un profit de 4 pour 100 au trésor. Je dis cela parce que je suis un partisan convaincu des chemins de fer, et que si je combats le transcontinental proposé, c'est parce que nul homme qui a étudié le projet du gouvernement ne peut honnêtement et sincèrement l'appuyer.

Si l'on veut construire un chemin local pour développer l'intérieur de la province de Québec, le nord d'Ontario, ou une partie quelconque du Manitoba, des Territoires, ou du Nouveau-Brunswick en particulier, je suis prêt à appuyer la proposition de tout cœur. Mais l'objet du transcontinental proposé est tout autre. On nous dit que l'on veut construire un grand transcontinental et un chemin national, et si c'est réellement pour cela que l'on veut dépenser autant d'argent, il faut que ce chemin ait véritablement les qualités d'une grande voie de communication répondant aux besoins que l'on veut servir. Nous voulons développer chaque province non pas dans ses seules limites, mais nous voulons donner à chacune les moyens de faire sa part dans la solution du grand problème des transports du pays. C'est là le caractère d'un chemin de fer de ce genre. Je ne suis pas de ceux qui critiquent leur pays injustement. J'ai foi dans le Canada et dans ses parties les plus reculées. Vous ne pourrez pas juger de la valeur d'un pays seulement par ses jardins et ses vallées, qui en sont les plus belles parties et donnent une idée de ses richesses. Je puis vous montrer des rochers dans la Nouvelle-Ecosse qui valent dix fois les plus riches vallées que nous avons dans le Canada. Vous ne pouvez juger de la valeur d'un pays simplement par ses vallées verdoyantes et ses endroits fertiles. Il faut que vous teniez compte de ses rochers et de ses cailloux, parce qu'ils peuvent être la plus grande force du pays. Je ne suis pas de ceux qui se plaisent à déprécier leur pays. Quand bien même on me montrerait que tout le pays entre Québec et le lac Manitoba est couvert de rochers, je ne désespèrerais pas pour cela un instant, et je continuerais à avoir confiance que ce sera peut-être une des parties les plus riches du Canada. Le fait que ce pays serait plein de rochers ne m'empêcherait pas d'y construire

un chemin de fer, et conséquemment si je combats le projet actuel vous ne trouverez dans le pays aucun homme de bon jugement pour l'appuyer.

Au sujet du territoire de la baie d'Hudson j'ai lu tout ce qu'on en a écrit depuis quinze ans. Pendant que l'honorable ministre des Finances prêchait la désolation et la destruction dans la Nouvelle-Ecosse, je m'efforçais, encore tout jeune homme, de refouler le courant qu'il essayait de créer contre la foi en l'avenir du Canada. Je prêchais la confiance au milieu des moqueries des libéraux. Lorsque je disais que les ressources de notre pays étaient illimitées, les libéraux se moquaient de moi; ils disaient que notre pays ne valait rien, qu'avant longtemps nous ferions partie des Etats-Unis et que nous ne vaudrions jamais grand chose par nous-mêmes. C'était l'opinion d'un très grand nombre dans notre province, et je regrette de dire que le ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) a contribué beaucoup à la répandre et à lui donner de la force. Depuis mon bas âge, je n'ai jamais perdu confiance dans mon pays. On m'a appris dans ma famille que le Canada étaient supérieur aux Etats-Unis, que notre population valait mieux que la leur, que notre moralité et notre vie de famille étaient supérieure à celles de tout le continent. Quand j'affirmais ces opinions, j'étais accueilli par les sarcasmes du parti libéral d'Ontario, mais je suis heureux de voir qu'un esprit plus patriotique s'est développé dans cette province, et qu'aujourd'hui on nous y applaudit de tout cœur lorsque vous parlez avec orgueil du Canada. Je crois qu'il existe entre le hauteur des terres et les bords de la baie d'Hudson une grande vallée de terrain d'alluvion qui sera encore plus fertile et plus riche que la péninsule si vantée d'Ontario. Le climat en est infiniment meilleur que celui de Québec ou de Montréal, et je voudrais y voir se construire un chemin de fer, mais celui que le gouvernement nous offre ne traversera pas cette grande vallée d'alluvion.

Il traversera ce pays à la hauteur des terres d'où tout vestige de bonne terre a été emporté par les eaux dans la vallée, au bas. Ce bassin d'alluvion s'étend depuis la rivière Saguenay en passant au sud de la baie James jusqu'au lac Winnipeg et ensuite se prolonge jusqu'à Fort-Simpson. Vous avez sur ce parcours un territoire aussi riche que dans aucune autre partie du Canada. Si le chemin proposé avait suivi cette route, je l'aurais approuvé parce qu'il en serait résulté un grand développement national, et surtout parce qu'il aurait été de 1,400 milles plus court entre Yokohama et Londres que les routes acuelles. Je suis convaincu que l'on pourrait construire un chemin de fer partant de la rivière Saguenay et passant au sud de la baie James et au nord du lac Winnipeg qui raccourcirait la distance du nombre de milles que j'ai mentionné. Cette route aurait de tels avantages que toute concurrence serait impossible de la part des routes existantes et dans cinq ans le Canada aurait tout le commerce de l'Orient, commerce qui a enrichi toutes les nations du monde qui l'ont fait depuis les âges les plus reculés jusqu'à nos jours. Nous serions justifiables de dépenser n'importe quelle somme pour nous assurer ce commerce, et avec les énormes revenus que donnerait un tel commerce nous pourrions construire les chemins de fer dont chaque province aurait besoin pour se développer à l'intérieur. Si le gouvernement avait adopté cette route, je l'aurais appuyé de tout cœur peu importe quels auraient été pour moi les résultats, au point de vue politique, mais comme le gouvernement n'a pas cru devoir proposer cette route, je suis obligé de m'opposer à cette dépense énorme que l'on nous demande. On aurait pu pourtant avec cet argent nous donner le grand transcontinental que j'ai indiqué, mais au lieu de cela nous n'aurons qu'un chemin de six sous qui passera sur le sommet des terres où il y a peut-être des minéraux, mais ou il n'y a rien pour attirer ces vaillants émigrants écossais, irlandais et anglais doués de tant de vigeur et d'intelligence.

Ce qui manque à notre pays, c'est la profondeur. Nous ne serons jamais un grand pays tant que nous n'aurons pas de population ailleurs que sur la lisière de terrain qui borde la frontière. Il nous faut la profondeur, et il nous faudrait faire passer ce chemin 500 milles au nord à travers ce riche territoire. C'est alors que nous verrons se lever notre étoile, et l'étoile de nos voisins, qui a été si longtemps brillante, commencera à pâlir et disparaîtra pour toujours. Peut-être que quelques-uns d'entre nous vivront assez longtemps pour voir cela et écrire l'histoire de la décadence et de la chute des Etats-Unis. Je dirai même plus que cela, et après avoir étudié l'histoire des nations, je ne crains pas d'exprimer l'espoir qu'une ville qui sera la capitale de l'empire anglais s'élèvera sur les bords de la baie d'Hudson. Sans doute que ma prédiction ne sera pas mieux accueillie que celle que j'ai faite il y a vingt ans lorsque j'ai dit que le Canada possédait tous les éléments et les matériaux nécessaires pour faire une nation. On se moquera peut-être de ma prédiction, mais je sais ce que je dis, et je crois que nous serons un jour le centre de l'empire anglais.

A ce sujet, je suis un chaud partisan de la politique de préférence impériale que propose M. Chamberlain, car je crois que le Canada a plus à gagner que toute autre partie de l'empire dans l'accomplissement de la fédération projetée. Dans quelques années nous serons un grand pays manufacturier, et nous aurons alors besoin d'être unis avec les autres possessions britanniques pour y étendre notre commerce. Si nous ne les avons pas, il nous faudra faire comme les Etats-Unis ont fait : prendre l'épée et conquérir des pays comme Cuba et les Philippines afin de trouver des débouchés à notre commerce. Mais comme nous avons déjà des pays de ce genre conservons-les, grand

Dieu, afin de pouvoir les utiliser lorsque le temps sera arrivé.

J'ai parlé de la grande dépense qu'entraînera la construction de ce chemin, mais je ne reculerais pas devant une dépense de $200,000,000 ou $300,000,000 si pour cette somme on nous donnait un chemin national. Ce chiffre ne m'effraierait pas. Pourvu que l'on construise un chemin véritablement national, aucune dépense ne sera trop forte pour atteindre ce résultat, et je voterai avec plaisir l'argent nécessaire, mais mon sang bout lorsque je vois que l'on va dépenser de si grosses sommes et ne pas nous donner un chemin national. Je combattrai donc le projet jusqu'à la fin.

J'ai encore quelque chose à dire à propos du tracé de ce chemin. On n'a pas suffisamment étudié la géographie du Canada, et peut-être ne se rend-on pas un compte exact de l'influence dominante du lac Winnipeg dans ce problème. Ce lac a 256 milles de longueur et fait nord et sud, coupant à angle droit les routes qui relient l'est avec l'ouest. Il faut passer soit au nord soit au sud du lac. Il n'y a que 56 milles de distance entre l'extrémité sud du lac et la frontière américaine. Il nous faut faire passer tous nos chemins de fer dans ce territoire de 56 milles ou bien en envoyer quelques-uns par le nord du lac. Cette question présente des difficultés énormes. Si le pays au nord du lac Winnipeg n'est pas propre à la colonisation et ne peut faire vivre une population suffisante pour alimenter le chemin de fer et le défendre, au besoin, il nous faut alors faire face à la situation. Pour ma part, comme Canadien, j'ai grande foi dans le pays et je donnerais beaucoup pour en voir le développement. Mais je suis aussi un homme pratique. Je comprends que nous ne pourrons jamais faire une nation dans un pays qui n'est uni que par une lisière de territoire de 56 milles de large sur la frontière, parce que dans un cas de guerre les Américains pourraient en vingt-quatre heures détruire notre chemin de fer, isoler ainsi les deux extrémités du pays, et nous vaincre en détail. Il est donc d'importance majeure de nous renseigner sur la nature du pays au nord du lac Wininpeg et s'il est possible d'y construire une ligne de chemin de fer qui nous rendra invincibles et fera du Canada réellement une nation. Le Canada n'est aujourd'hui qu'une petite agglomération de provinces, mais ce qu'il faut c'est de montrer que nous avons du bon terrain à quatre ou cinq cents milles au nord des établissements actuels.

Nous saurons alors que nous avons un pays capable de faire vivre des centaines de millions de personnes et nous serons assurés que d'ici à cinquante ans nous serons le pouvoir dominant sur ce continent. Voilà donc le point capital à régler pour nous, Canadiens. Il nous faut savoir si nous pouvons construire un chemin de fer dans ces parages, et si nous le pouvons de régler la question immédiatement. Après qu'il fut décidé

que le 49ème parallèle formerait la frontière entre nous et les Etats-Unis, ceux-ci se vantèrent de ne nous avoir laissé qu'une petite bande de territoire. La répétition de cette idée a causé au Canada un tort incalculable. Même dans ma famille où pourtant on ne jure que par l'impérialisme, j'ai entendu exprimer la crainte, et je regretterais qu'elle fut fondée, que nous n'avons pas assez de territoire au nord pour nourrir une population de plusieurs millions. Il nous faut mettre fin à cette croyance. Si nous y parvenons toute la question est résolue en notre faveur, et le Canada dominera sur ce continent. A ce sujet je veux lire à la Chambre une autorité. Règle générale, je ne me fonde pas sur les opinions des autres.

Quiconque se donnera la peine de faire une étude attentive et impartiale de la question ne manquera pas de s'en former une juste opinion. Je vais citer sir Sandford Fleming parce que, depuis sa prime jeunesse, il s'est livré à l'étude de la topographie du Canada, de ses chemins de fer et de ses moyens de transport. L'année dernière, vous ne l'avez pas oublié, M. l'Orateur, les partisans du cabinet se sont à maintes reprises évertués à démontrer que sir Sandford Fleming approuvait le tracé projeté de ce chemin. Si telle eût été réellement son opinion, je l'aurais accueillie avec la plus grande déférence. C'est sir Sandford Fleming qui a établi le tracé du chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse, et il a appris à la population de cette province à respecter son opinion en ces sortes de matières. Si, l'année dernière, cet homme distingué approuvait le tracé de ce chemin, il a dû reconnaître, comme l'ont reconnu du reste les partisans même du gouvernement, qu'il s'est gravement trompé. Je vais recourir à la brochure dont l'honorable Solliciteur général a cité des extraits. J'ai félicité cet honorable gentleman de sa manière de manier la langue anglaise, mais je ne veux pourtant pas induire la Chambre en erreur. Si l'honorable solliciteur général s'exprime admirablement en anglais, il ne semble pas comprendre très bien la lecture de cette langue, sans quoi il n'aurait pas dénaturé à un tel point le sens du discours prononcé par sir Sandford Fleming au "Canadian Club" de Toronto, discours dont il a cité des fragments cette après-midi. Cette erreur, je ne l'attribue à aucune mauvaise intention de la part de l'honorable gentleman, mais plutôt à ce qu'il ne comprend pas parfaitement l'anglais qui n'est pas sa langue maternelle. Sir Sandford Fleming a formellement dénoncé ce tracé comme étant celui qui convenait le moins à une ligne transcontinentale, et en a esquissé un autre qui répond admirablement aux besoins du pays. Le point de départ de sa ligne est à Québec. La seule différence qui existe entre son tracé et celui dont je me suis constitué le champion, l'année dernière, c'est-à-dire celui du Transcanadien, c'est que sa tête de ligne se trouve à Québec, tandis que celle du Transcanadien était fixée sur le

Saguenay, à une soixantaine de milles au-delà de Québec. Dans son discours, sir Sandford Fleming a partagé le Canada en trois zones. Il fait partir sa ligne de Québec qu'il désigne par la lettre A ; il la fait passer au nord du lac Winnipeg, à un endroit indiqué par la lettre B, et la prolonge jusqu'au point C, qui est Port-Simpson. Suivant lui, une ligne susceptible de rendre service au pays doit partir de Port-Simpson, remonter vers le nord jusqu'à B et se prolonger ensuite jusqu'à une des villes du littoral de l'Atlantique. Il désapprouve donc le tracé de la ligne dont il s'agit ici. Si je ne me trompe, le gouvernement se propose de faire partir sa ligne de Québec, de lui faire décrire une courbe pour franchir la ligne de partage des eaux au nord du lac Supérieur—il faut traverser la ligne de partage des eaux pour pénétrer dans la vallée et atteindre Winnipeg. Suivant sir Sandford Fleming, le tracé de cette ligne pêche par la longueur ; il ne vaut rien au point de vue militaire et commercial; il n'est aucunement susceptible de transporter le trafic de l'est. Quelle que soit la valeur de son opinion en matière de chemins de fer, sir Sandford Fleming, je veux qu'on me comprenne bien, est opposé, comme je le suis moi-même, au tracé que l'on assigne à cette grande route nationale. Voici en quels termes il s'exprime :

La construction d'un tel chemin entre Québec et les prairies de l'ouest, en suivant le tracé septentrional, signifierait l'établissement d'une grande artère vraiment nationale ; elle aurait pour effet immédiat d'ouvrir de nouvelles régions du Canada, de donner de la vie aux endroits qui sont dans le marasme, de créer de nouveaux centres d'industrie, d'accroître rapidement la population du pays et d'en cimenter l'union. Les vastes solitudes d'aujourd'hui ne tarderaient pas à devenir la partie la plus importante du Canada.

Je n'ai pas parlé des raisons qui, au point de vue stratégique, militent en faveur de l'établissement d'un chemin de fer bien au delà du lac Supérieur ; je préfère laisser à d'autres le soin de traiter cet aspect de la question. Je me borne à exposer quelques-unes des raisons qui devraient nous déterminer à assigner le tracé le plus court au chemin de fer national que l'on projette de construire. Je termine mes observations en citant les paroles que, il y a deux ou trois semaines, le premier ministre adressait à la population de Montréal.

Et il fait sa citation. Chose singulière, on peut invoquer les paroles du premier ministre pour ou contre son projet. Son langage est d'une flexibilité, d'une élasticité telle qu'on peut lui attribuer le sens que l'on veut. Sir Sandford Fleming ajoute :

On pourrait, en tout temps et en toute saison, compter sur un chemin construit d'après le tracé septentrional pour transporetr au bord de la mer les produits du grenier que possède l'empire au centre du Canada.

Il fait passer sa ligne au nord du lac Winnipeg et en indique le parcours de façon à ne laisser place au moindre malentendu. On n'est donc plus excusable de prétendre que sir Sandford Fleming favorise le présent projet de chemin de fer, parce qu'il l'a virtuellement répudié et que, en cette manière, il est en parfaite communauté d'idée avec l'opposition.

Ce projet, je l'ai combattu l'année dernière, et je constate avec plaisir que le nouveau député de Saint-Jean (M. Daniel), que sa récente élection met en situation de parler au nom des provinces maritimes, s'y oppose également, toute question de tracé mise à part. Ce projet a le tort d'être trop intimement lié à la vieille Compagnie du Grand Tronc qui est depuis de si longues années l'ennemie du Canada en ce qui concerne le transport. Grâce au nouveau contrat, cette tache originelle devient plus accentuée, et l'on fait de Portland le grand entrepôt, le principal centre d'exportation des produits de l'Ouest—et cela au détriment d'Halifax, de Saint-Jean, de Country-Harbour et de Québec. Québec et ses environs, j'en conviens, retireront quelque avantage de la construction de ce chemin, mais en été seulement, car les chemins de fer, selon moi, n'exercent aucune influence bienfaisante au delà de dix ou quinze milles des endroits qu'ils traversent. C'est pourquoi je dis que pour être avantageux, les chemins de fer ne doivent pas être construits à cinquante milles les uns des autres ; qu'on en établisse à tous les dix ou douze milles de distance, le commerce du pays en recevra une impulsion puissante. Il y a une couple d'années, j'ai tiré des Etats de l'Ohio et de l'Illinois des exemples des avantages que présentent les voies ferrées. Le petit Etat de l'Ohio possède plus de chemins de fer que le Canada tout entier, bien que sa superficie ne soit que de 60 milles carrés, c'est-à-dire qu'il n'est que trois fois plus grand que la province de la Nouvelle-Ecosse. Il en est de même de l'Etat de l'Illinois. La population de l'Ohio se chiffre à quatre ou cinq millions d'habitants. Partout où il a abondance de chemins de fer, il y a abondance de richesse et de population, et au fur et à mesure qu'on s'éloigne des voies ferrées, on remarque que la population est plus éparse et le bien-être moins grand. Les régions que ne traversent nulle ligne de chemin de fer sont vouées à la misère et à l'abandon. Un pays se développe proportionnellement au nombre de ses chemins de fer. C'est pourquoi j'en suis arrivé à conclure que, d'ici à vingt ans, tous nos efforts doivent tendre vers la construction de vingt ou trente mille milles de voies ferrées. Comment concurrencer une nation qui dispose de 207,000 milles de chemin de fer, quand nous n'en avons que 18,000 ? La superficie de notre pays excède de 50,000 ou 60,000 milles carrés celle de la république voisine, y compris l'Alaska, et l'on ose cependant demander à la nation canadienne de faire concurrence à un peuple qui dispose d'aussi grandes ressources, d'aussi puissants moyens de transport, au peuple qui a atteint le plus haut degré de développement ! Soyons sen-

sés, commençons par développer notre pays; ce n'est que par ce moyen-là que la race du nord finira par triompher de ses voisins de la république américaine. Si intelligente et si courageuse que soit la nation canadienne, il ne faut cependant pas exiger trop d'elle, entravée qu'elle est par le manque de voies ferrées.

Que mes amis de la province de Québec me comprennent bien : il n'entre pas dans ma pensée de restreindre leurs avantages sous le rapport des chemins de fer. Je crois que l'établissement de la ligne projetée contribuera à l'agrandissement et à la richesse de la ville de Québec et de ses environs. C'est là, à mon avis, la raison d'être du projet actuel. Je crois que le ministre de la Justice et le premier ministre, qui représentent tous deux la ville de Québec, ne favorisent la construction de ce transcontinental que dans le but de voir prospérer davantage leurs divisions électorales. Voilà la seule pensée qui a présidé à la conception de ce projet. L'élégance avec laquelle il manie sa langue maternelle, alliée à la finesse de l'idiome saxon, permet au premier ministre de captiver les masses comme il sait charmer ses propres partisans. Quand son éloquence ne suffit pas, il sait trouver en son sac d'autres arguments éloquents dont il sait se servir avec une rare habileté pour ramener vers lui les plus endurcis pécheurs de son parti. Le Grand-Tronc-Pacifique sera pour Québec ce que fut le Canadien Pacifique pour la ville de Montréal. Voici, à mon sens, toute l'histoire du projet. La population de Québec a dû demander au ministre de la Justice et au premier ministre : " Voyez ce que le Canadien Pacifique a fait de Montréal ; pourquoi ne nous donnez-vous pas un chemin de fer qui favorisera au même degré notre ville ? Pourquoi n'établissez-vous pas à Québec la tête d'une ligne importante de chemin de fer qui enrichira notre ville comme le Pacifique a enrichi Montréal ? " Si l'on fait aujourd'hui peser sur le pays tout entier le lourd fardeau d'un transcontinental, c'est uniquement dans le but de permettre au ministre de la Justice et au premier ministre de se faire réélire sans peine. A tout évènement, je constate avec plaisir que la population de la province de Québec est assez énergique pour imposer sa domination au pays tout entier. Si j'en avais le pouvoir, j'en ferais peut-être autant pour la Nouvelle-Ecosse ou, du moins, pour le comté de Colchester. Je félicite les citoyens de Québec de l'empire qu'ils exercent sur le gouvernement actuel et d'avoir réussi à faire aboutir ce projet grâce à l'influence et au savoir-faire de ceux qui les représentent dans ce parlement. Puisse cet état de choses durer longtemps, et puissent aussi les autres provinces apprendre à imiter la population de Québec !

Tout cela est fort bien pour la province de Québec, mais quelle est la situation des provinces maritimes ? Mes honorables amis de Hants (M. Russell), d'Annapolis (M. Wade) et de Queen's et Shelburne (M. Fielding) se font gloire d'avoir fait ajouter un tronçon au Grand-Tronc-Pacifique. D'après ce que le premier ministre et le ministre de la Justice ont fait du projet, le terminus du transcontinental doit être établi à Québec. Cela étant, ils se sont comportés en conséquence. Mais comme il fallait aussi berner les autres provinces, on a dit aux représentants des provinces maritimes : " L'établissement de la tête de la ligne de Québec va accroître l'importance de cette ville, c'est vrai, mais nous allons vous consoler en prolongeant le chemin jusqu'à Moncton." Cela signifie que le terminus sera établi à Moncton. Si l'honorable député de Cumberland (M. Logan) exerce assez d'influence, il pourra peut-être le faire établir à Amherst ; lorsque je me porterai candidat dans le comté de Colchester, je dirai que la ligne aboutira à Truro, et quand viendront les élections générales, on pourra, également, si on le juge utile, faire croire aux électeurs du comté de Guysborough que le terminus sera établi à Country-Harbour. Que les représentants libéraux des provinces maritimes me permettent de le leur dire, ils n'ont qu'à se berner eux-mêmes. C'est d'eux et d'eux seuls, que l'on s'est moque à la faveur du projet actuel.

J'applaudis à l'habileté qu'ont dû déployer les représentants du Nouveau-Brunswick pour obtenir que cette ligne traverse leur province, car elle sera d'une grande utilité au commerce local. Mais je m'en occupe au point de vue plus élevé du transport transcontinental. Je ne m'oppose pas à la construction de cette ligne, et j'espère qu'on la construira ; mais si on doit jamais la construire, s'il se pose jamais un seul rail entre Winnipeg et Port-Simpson, il faudra également construire la division comprise entre Winnipeg et Moncton. Je n'ai rien de commun avec les hâbleurs qui prétendent qu'on a besoin de chemin de fer dans l'ouest et non dans les provinces maritimes. Si le présent projet reçoit jamais un commencement d'exécution, on devra favoriser les provinces maritimes autant que les autres parties du pays. Je veux que la ligne soit entièrement construite, la section des provinces maritimes comme les autres. Certaines gens estiment que, passant par Québec, le chemin de fer sera plus avantageux pour les provinces maritimes que s'il passait par Montréal. Je n'hésite pas à affirmer que les provinces maritimes ne sont plus d'humeur à se laisser berner par rapport à cette question de terminus de ligne transcontinentale. Autrefois, nous pensions en toute sincérité que le Canadien du Pacifique apporterait du trafic à Halifax. On a réussi à nous tromper parce que nous ne connaissions ni la géographie du pays ni les conditions du transport. Mais nous sommes revenus de nos illusions, parce que nous savons que tout le trafic expédié de Winnipeg peut nous échapper tant qu'il n'est pas rendu en deça des lignes de chemins de fer qui se rendent à Buffalo et à

New-York ; quand il a passé ces lignes, il est à craindre qu'il ne prenne la route de Boston, et quand il est rendu à Montréal, il y a encore lieu de redouter qu'on le dirige vers Portland. Le même danger subsisterait encore si on le faisait passer par Québec. Voilà pourquoi la population des provinces maritimes en est arrivée à la conclusion que les lignes de chemins de fer passant par Québec ou par Montréal n'amèneront jamais la moindre parcelle de trafic à Saint-Jean ou à Halifax ; les conditions géographiques du pays s'y opposent. Ainsi, à qui viendra me dire que cette ligne passera par Québec, je répondrai que cela ne nous importe guère, parce que Québec n'est éloigné de Portland que de 19 milles de plus que Montréal, et que l'on pourrait faire disparaître cet écart en pratiquant un détour ; de sorte que si le trafic de cette ligne doit passer par Québec, les provinces maritimes ne s'en trouveront pas mieux que s'il passait par Montréal, et l'on sait que ce n'est qu'accidentellement qu'il nous vient du trafic de Montréal. Les provinces maritimes sont donc absolument opposées à ce projet, et les discours d'une douzaine de députés comme ceux d'Annapolis et de Hants ne sauraient modifier l'opinion solide que le pays s'est formée à ce sujet. Les beaux discours ne valent rien ; il nous faut quelque chose de pratique, et l'on sait qu'il est tout à fait impossible qu'une ligne de chemin de fer effectue le transport depuis la rivière de la Paix en descendant vers Winnipeg, puis en remontant vers le nord, jusqu'à la Nouvelle-Ecosse. On ne saurait faire passer le trafic par le nord ; mais si on le dirigeait vers le Saguenay, il est bien certain que lorsqu'il aurait dépassé Québec, il prendrait la route des provinces maritimes. C'est pour cela que j'ai appuyé l'an dernier le projet du Transcanadien. Je regrette que l'honorable solliciteur général (M. Lemieux) ait jugé à propos de m'en faire reproche. Je me fais gloire de l'appui que j'ai donné au Transcanadien. Ce projet, je l'ai appuyé à la Chambre de commerce de Québec, et j'en ai fait autant ici. Si je me rappelle bien, le solliciteur général l'a appuyé comme moi là-bas. De quel courage ces messieurs ne se montrent-ils pas capables ! Je suis encore en faveur du Transcanadien, mais mon honorable ami (M. Lemieux) me reproche amèrement de me constituer ici le champion d'un projet que j'ai appuyé à la chambre de commerce. Il se croit tenu de combattre ici ce qu'il a appuyé à la chambre de commerce, il me demande pourquoi je ne suis pas son exemple, et il cherche à me tourner en ridicule parce que je maintiens ici l'attitude que j'ai prise à Québec. Je tiens partout le même langage : ce que je dis dans la Nouvelle-Ecosse, je le répète dans la province de Québec et dans l'Ouest. Mais, disent ces messieurs, vous faites erreur, vous devriez faire comme nous, tenir un langage dans la province de Québec, un autre dans la Nouvelle-Ecosse, vous devriez modifier vos discours selon l'endroit où vous vous trouvez." Cette politique est bien la leur qu'ils ne manquent jamais, chaque fois qu'a lieu une élection dans le province de Québec, d'aller y soulever les passions de race et de religion pour venir ensuite nous reprocher ici leurs propres méfaits. Ils ont le courage, ils se sont approprié bien des procédés et des détours de l'ange déchu. Les conservateurs aiment la lutte loyale, mais avec de tels adversaires il faut se tenir constamment sur ses gardes, parce qu'ils peuvent nous frapper dans le dos et nous accuser ensuite de notre manque de loyauté.

M. MORIN : C'est bien cela ; vous avez raison.

M. GOURLEY : Je le répète, il faudra construire la section Québec-Moncton, et je veux être bien compris sur ce point. Je suis en faveur de la construction entière de cette partie-là du chemin. Si ce projet insensé doit recevoir un commencement d'exécution, il faudra construire la section de Moncton, car si Québec doit bénéficier des sacrifices que s'imposera le pays tout entier, il est tout légitime que les provinces maritimes jouissent de leur petite part de ces avantages. On traite royalement la population de Québec, le trésor ne contient pas assez d'or pour elle ; elle ne saurait donc voir le moindre inconvénient à ce qu'on nous laisse ramasser les miettes, puisque tous les bons morceaux lui sont réservés. Je suis en faveur du Transcadien, et le solliciteur général n'aurait pas dû, ce me semble, me reprocher d'avoir appuyé ce projet au parlement puisqu'il l'avait déjà appuyé lui-même à la Chambre de commerce et qu'il aurait dû en faire autant ici. Lorsqu'il aura réfléchi à la question, et que son jugement se sera affranchi de toute mauvaise influence, il se rangera à mon avis, je l'espère du moins.

J'ai une observation à faire au sujet de l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden). Je remarque que le "Morning Chronicle" et certain clan d'Halifax le représentent comme un ennemi des provinces maritimes. Ils pourraient en faire autant du nouveau député de Saint-Jean (M. Daniels), bien que le peuple vienne de l'acclamer dans un moment d'affolement. Affolement ! Soit. Il serait temps que pareil affolement se fît sentir par tout le Canada. Certes, jamais l'heure n'y fut plus favorable, et je remercie l'honorable monsieur d'avoir prononcé ce mot-là. Mais le peuple est déja frappé d'affolement ; on verra qu'il règne dans les comtés de Colchester, d'Annapolis et de Hants, et lorsque sonnera l'heure des élections générales—et cette heure n'est pas éloignée, je l'espère—ces messieurs de la droite s'apercevront qu'ils auraient mieux fait de surveiller les intérêts des provinces maritimes que ceux de leur parti politique. Les journaux d'Halifax ont reproché à l'honorable chef de l'opposition de combattre ce projet. Il prétend que ce projet serait à l'avantage de Portland, et en le

combattant, il protège les intérêts des provinces maritimes. Quand tous les faits seront mis au jour, on s'apercevra que le temps des faux-fuyants est passé. Les honorables députés de la droite me permettront de leur dire aussi que même si ce projet est mis à exécution, le transcanadien n'en sera pas moins construit dans cinq ou dix ans. Il se formera un courant d'opinion tellement fort en faveur du tracé du transcanadien comme route nationale, qu'en dépit des dépenses que nous aurons faites, le peuple dira : Renonçons à ce projet; c'était une erreur, on ne l'a construit que pour satisfaire des exigences politiques ; entreprenons maintenant la construction du Transcanadien, afin d'avoir un véritable chemin de fer national qui contribuera au développement du Canada.

Parlant au nom des provinces maritimes, je n'hésite pas à dire qu'un chemin de fer qui ne se prolongerait pas au-delà de Québec ne saurait nous être d'aucune utilité. Choisissons d'abord un tracé plus éloigné de Québec, et nous aurons alors une ligne traversant le continent et aboutissant à Halifax, à Country-Harbour ou à Saint-Jean. Quand les produits de notre vaste Nord-Ouest seront chargés sur les convois de cette ligne-là, on ne pourra plus les diriger ni sur Boston ni sur Portland. Il faudra qu'ils atteignent un port canadien de l'Atlantique pour être ensuite transportés en Europe. Voilà ce que je voudrais, et je ne doute pas que c'est aussi le désir de maints partisans du gouvernement, s'ils pouvaient seulement se débarrasser des entraves de parti et oser enfin dire ce qu'ils pensent. J'accuse les partisans du gouvernement de s'entendre pour ruiner les espérances et les ambitions des provinces maritimes et les paralyser pendant vingt-cinq années encore. Le Canadien du Pacifique, j'en conviens, devait être construit là où il l'a été, mais nous avons été frustrés dans nos espérances quand on nous donna à entendre qu'il nous apporterait un trafic considérable. On cherche à nous illusionner de nouveau, mais nous savons maintenant qu'une ligne dont la tête sera à Québec, ne vaudra jamais rien pour les provinces maritimes. Les menaces des honorables députés de Hants (M. Russell) et d'Annapolis (M. Wade) me laissent froid, parce que j'ai la certitude que ce projet sera nécessairement impopulaire dans les provinces maritimes.

Passons maintenant aux conditions faites à la compagnie. L'an dernier, les conditions les plus libérales ont été faites au Grand-Tronc-Pacifique, et je ne saurais blâmer cette compagnie de revenir cette année en demander de meilleures encore ; elle sait que le premier ministre et le ministre de la Justice n'oseront pas affronter une élection dans la province de Québec avant que cet arrangement soit complété ; elle sait que c'est pour assurer les suffrages de la province de Québec au gouvernement que tout ce projet du Grand-Tronc-Pacifique a été conçu. Au mois de décembre dernier, je me trouvais à l'hôtel Windsor en même temps que le premier ministre ; certains jours il paraissait radieux, et d'autres jours, le découragement se lisait sur sa figure. Il fait toujours plaisir de le rencontrer, et je suis heureux de le voir revenu à la santé, car j'aime mieux triompher d'un adversaire bien portant que d'un homme malade. Lorsque je le rencontrai à l'hôtel Windsor, à Montréal, il avait la mine toute réjouie, parce qu'il attendait de jour en jour un cablogramme lui annonçant que le dépôt du Grand-Tronc avait été fait. Les imprimeurs de l'Etat avaient reçu instruction de tenir prêts tous les documents nécessaires à une élection générale ; il avait été décidé d'en faire appel au peuple et d'escamoter un verdict favorable de la province de Québec et des provinces maritimes avant que la question fût bien comprise. Mais les directeurs du Grand Tronc savaient fort bien dans quelle situation se trouvait le premier ministre. Il est absolument certain qu'on aurait pu trouver en cinq minutes l'argent nécessaire pour verser le dépôt, mais ces rusés personnages de Londres se sont dit: Gardons notre argent dans notre poche, télégraphions que nous ne pouvons pas faire le dépôt, et le premier ministre du Canada sera obligé de convoquer le parlement ; nous insisterons alors pour obtenir des conditions encore plus avantageuses. Ils tenaient le gouvernement à leur merci et savaient qu'ils pouvaient le rançonner à leur gré. Nous allons, se sont-ils dit encore, obliger le premier ministre à convoquer les Chambres, et nous poserons alors nos propres conditions ; car si ce contrat n'est pas conclu, il ne pourra pas affronter les électeurs de la province de Québec. J'estime que le Grand-Tronc-Pacifique s'est même montré généreux envers le gouvernement ; je m'étonne qu'il n'ait pas demandé au moins la moitié du Canada.

Je comprends que les partisans du gouvernement soient disposés à vanter le projet, parce qu'ils savent que le Grand Tronc aurait pu exiger dix fois plus que ce qu'on lui a accordé. Il n'a demandé que $30,000,000 ou $40,000,000 de plus, alors qu'il aurait pu obtenir $100,000,000. Ce n'est pas pour $100,000,000 que le gouvernement aurait consenti à affronter la défaite dans la province de Québec. Que sont $100,000,000 quand il s'agit pour les ministres de conserver leur prestige et le pouvoir? Si le Grand Tronc s'est contenté de $45,000,000, c'est bien la seule fois qu'il s'est montré généreux.

Je crois avoir dit à peu près tout le bien que j'avais à dire de ce projet. Je maintiens ce que j'ai dit l'an dernier, et il ne me reste plus qu'à assurer le premier ministre que toutes mes sympathies lui sont acquises depuis le jour où le défaut du Grand Tronc à faire son dépôt l'a obligé de convoquer le parlement ; car j'était convaincu que lorsqu'il s'agirait de faire de nouveaux arrangements, le malheureux premier ministre se ferait beaucoup plus malmener. Il est possible que ces monstres cruels du Grand

Tronc se soient laissé attendrir par sa santé chancelante, de sorte que le Canada, et surtout les partisans doivent rendre grâces à la Providence de ce que le premier ministre est malade, car c'est à cette circonstance qu'il faut attribuer la générosité relative des actionnaires du Grand Tronc. Pour ma part, loin de me montrer trop sévère envers le premier ministre et le gouvernement, je suis plutôt porté à les plaindre dans la situation critique où ils se trouvent, en songeant qu'ils ont pu s'en tirer en ne sacrifiant que $30,000,000 des deniers publics quand il aurait pu leur en coûter $100,000,000 ou $150,000,000.

Je remercie mes collègues de l'attention courtoise qu'ils m'ont prêtée, mais j'avertis les honorables députés des provinces maritimes, et plus particulièrement l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, qu'ils feraient bien de changer d'attitude sur cette question.

M. W. S. CALVERT : A la demande de l'honorable député de Montmagny, je propose l'ajournement du débat.

La motion est adoptée et le débat ajourné.

Sur proposition de l'honorable M. Fielding, la séance est levée à 11 heures cinq minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, le 13 avril 1904.

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

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 52) concernant la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et de Kéwatin.—(M. McCreary).

Bill (n° 53) concernant la Compagnie de télégraphe de l'Amérique du Nord.—(M. McCreary).

Bill (n° 54) constituant en corporation la Compagnie d'assurance contre l'incendie dite " Dominion ".—(M. Macpherson).

Bill (n° 55) concernant la Compagnie de chemin de fer Canadien du Nord-Ouest.—(M. Davis).

AMENDEMENT A LA LOI PENALE.

M. H. LENNOX (Simcoe-sud) : Je présente le bill (n° 56) modifiant le Code criminel, 1892.

Sir WILFRID LAURIER : Quelle est la nature de cette proposition de loi ?

M. LENNOX : Elle a pour but de faire disparaître une difficulté qui se produit dans la mise en vigueur de la loi pénale. Un statut d'Ontario contient une disposition qu'on retrouve dans notre législation fédérale, accordant, dans certains cas, aux magistrats le droit de percevoir des honoraires. Mais il peut arriver que ces magistrats exigent un montant plus élevé que celui qui leur est légalement dû. Dans ce cas, ils peuvent être condamnés à payer $80.00 d'amende et les frais de la poursuite en recouvrement de cette somme. Dernièrement, toutefois, les tribunaux ont décidé qu'on peut réclamer cette amende d'un magistrat qui agit dans une cause de juridiction sommaire, mais non pas lorsqu'il s'agit d'une cause relevant exclusivement de la loi pénale, alors qu'il ne fait qu'une enquête préliminaire pour s'assurer s'il y a lieu à procès. Dans ce cas, s'il réclame des honoraires, malgré qu'il n'ait pas ce droit, on ne peut le condamner à l'amende imposée par la loi pénale de 1892 ; cette disposition se retrouve aussi dans l'article correspondant du statut d'Ontario. Il est évidemment juste et nécessaire d'imposer, dans ce cas, aux magistrats qui se permettent cet abus, une amende aussi forte que celle qu'ils seraient forcés de payer, s'ils exigeaient des honoraires trop élevés dans les causes où ils ont le droit de se faire payer leurs services.

La motion est adoptée, et cette proposition de loi est lue une première fois.

INTERPELLATIONS.

HOTEL DES POSTES DE WINNIPEG.

M. W. J. ROCHE :

1. Le gouvernement a-t-il acheté ou retenu un emplacement pour un hôtel des postes à Winnipeg ? Dans l'affirmative, de qui ?
2. Quels en sont le prix et la superficie ?
3. Quelle en est l'étendue en longueur et en profondeur ? Où est-il situé ?
4. Est-ce un coin de rue ? Dans l'affirmative, où se trouve-t-il ?
5. A quelle date ont commencé les pourparlers pour l'achat de l'emplacement.
6. Qui a fait les négociations pour le compte du gouvernement, et au nom de qui la promesse de vente a-t-elle été faite ?
7. Le gouvernement a-t-il pris en considération la nécessité de l'agrandissement futur de cet hôtel des postes ?
8. Le terrain nécessaire pourrait-il être acheté plus tard dans le voisinage immédiat de l'emplacement actuellement choisi ? Dans l'affirmative, de qui et à quel prix ?

Sir WILFRID LAURIER :

1. Oui, nous avons une promesse de vente. C'est M. Thomas Metcalfe, avocat, qui a conduit les négociations.
2. $1,000 par pied de front des deux premiers terrains, soit 101-38 pieds et $950 par pied de front du troisième lopin de terre, soit 32-90 pieds.
3. Ce terrain a 134-28 pieds de front et une profondeur irrégulière de 195 par 81 pieds, de 48 par 20 pieds et de 100 par 35 pieds. Il se trouve avenue du Portage, entre les rues Garry et du Fort.
4. Non.
5. L'architecte en chef Ewart et l'inspecteur en chef du ministère des Postes ont visité ce terrain, lors de leur voyage à Win-

nipeg, en février dernier et ce sont eux qui ont recommandé l'achat de cet emplacement.

6. M. Thomas Metcalfe, avocat.

7 et 8. Le nouvel hôtel des postes suffira, espère-t-on, à toutes les fins de sa destination d'ici à vingt-cinq ans.

ACCUSATION CONTRE JOHN M. DESROCHES.

M. HACKETT :

1. Qu'est-ce que le gouvernement a fait au sujet de la question suivante faite en Chambre le 10 septembre 1903 :—

"1. Le gouvernement a-t-il reçu de certains électeurs du comté de Prince, I.P.-E., une plainte portant qu'un certain John M. Desroches du township dse Little-Tignish, No 2, gardien de pêcheries, avait commis des fraudes dans la distribution des primes de pêche pour la saison de 1902, et demandant qu'une enquête soit faite à cet effet ?

"Le gouvernement se propose-t-il d'accéder à cette requête ?

"3. Dans l'affirmative, quand cette enquête sera-t-elle faite, et des témoins seront-ils appelés pour donner leur témoignage au soutien de l'accusation ?

A laquelle l'honorable ministre de la Milice et de la Défense a répondu comme suit :—

"1. R. Oui.

"2. R. Oui.

"3. R. Une enquête minutieuse sera faite aussitôt que possible."

2. L'enquête promise a-t-elle eu lieu, et avec quel résultat ? Sinon, pourquoi n'a-t-elle pas été faite ?

L'honorable RAYMOND PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Après enquête préliminaire, le ministre a décidé de suspendre les procédures, afin d'obtenir d'autres renseignements sur cette affaire.

PONT DU CHEMIN DE FER DE LINDSAY A BOBCAYGEON ET A PONTYPOOL SUR LA CRIQUE EMILY.

M. SAMUEL HUGHES :

1. Le gouvernement a-t-il permis au chemin de fer de Lindsay à Bobcaygeon et à Pontypool de franchir l'embouchure du crique Emily sur un pont bas, de niveau et fixe ?

2. Le gouvernement a-t-il reçu des protestations à ce sujet ?

3. Le gouvernement se propose-t-il de faire une travée mobile audit pont ?

4. Le gouvernement sait-il que la navigation de ce cours d'eau devient de plus en plus importante chaque année, et que de grandes quantités de bois de construction et d'autres produits y ont leur débouché ?

L'honorable H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) :

1. On a permis à cette compagnie de construire un pont fixe à cet endroit.

2. Après l'adoption du décret ministériel autorisant ces travaux, le ministère a reçu des protêts de M. Hugh O'Leary, au nom de M. Edward Johnson, et de la Compagnie de navigation du Lac Kawartha.

3. On n'a pas encore étudié cette question.

4. Non.

Sir WILFRID LAURIER.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

EMBRANCHEMENTS.

M. LEFURGEY :

1. Le gouvernement a-t-il l'intention de construire quelques embranchements de chemins de fer dans l'Ile du Prince-Edouard ?

2. Des pétitions ou des recommandations ont-elles été adressées au gouvernement en 1903 et 1904 pour la construction de quelques embranchements ? Et dans l'affirmative, entre quels points ?

3. Quelles explorations ont été faites dans les comtés de King et de Queen en 1903 et 1904, et entre quels points ? Quel était le but de ces explorations, et lesquelles, s'il en est, seront acceptées ?

4. (a) Un tracé de chemin de fer a-t-il été fait entre Cardigan et Montague, et de là vers la ligne principale de l'embranchement sur Murray-Harbour ? (b) Qui a fait ce tracé ? Quand a-t-il été fait et dans quel but ? (c) Le surintendant du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard a-t-il fait au département quelque recommandation à cet égard ?

L'honorable H. R. EMMERSON :

1. Rien n'a encore été décidé définitivement.

2. Oui; le ministère a reçu des requêtes demandant la construction des embranchements suivants : de la station O'Leary au cap Wolfe; de la station de Mount-Albion à Powal; de Cardigan à Montague; de la rivière Murray à la Pointe de Machon ou à la Pointe de Beach; du pont de la rivière Vernon à la station du Lac Verde ; d'un point quelconque sur l'embranchement du cap Traverse à la baie de New-London. M. J. J. Hughes, M.P., a aussi écrit pour demander l'extension de ce chemin de fer de Souris à Elmira.

5. On a fait des arpentages de tracé entre la rivière Murray et le port Murray, et des relevés topographiques entre Cardigan sur la ligne principale et le pont Montague; entre ce dernier et le chemin de fer de Surrey, sur l'embranchement de Port-Murray, et aussi entre Hoitts Mill et la rivière Brudenell et la station de New-Perth. Nos ingénieurs ont aussi étudié les terrains qui s'étendront du pont Montague au port Murray, près de Kinroza, et McRae's Mill à la rivière Murray. Le but de ces études était de déterminer le tracé du prolongement de ce chemin de fer jusqu'à Murray, et de constater s'il est possible de construire un embranchement jusqu'au pont Montague. On n'a encore rien décidé quant au tracé à adopter.

4. (a) Oui.

(c b) En décembre et en janvier dernier, M. H. J. Mackenzie a fait une inspection pour s'assurer s'il était possible de construire un embranchement jusqu'au pont Montagne.

(c) Aucune recommandation semblable n'a été encore faite au ministère.

CHARBON VENDU AU GOUVERNEMENT.

M. CLARE :

1. Quelle quantité totale de charbon a été fournie au gouvernement au cours de l'année fiscale expirée le 30 juin dernier pour l'usage des édifices, travaux et établissements publics entretenus ou administrés par le gouvernement ?

2. Pendant ladite année, quelle quantité de charbon a été fournie pour l'usage de chacun desdits édifices, les prix payés et le coût total dans chaque cas ?

3. Dans quels cas, s'il en est, les achats ont-ils été faits par voie de soumission ?

4. Quels montants ont été payés, pendant ladite période, à titre d'allocation ou de commutation pour chauffage ou combustible, dans quels cas ont-ils été payés, et à quels chiffres s'élèvent lesdites allocations, respectivement ?

Sir WILFRID LAURIER : Je demanderai à mon honorable ami de faire une motion pour obtenir un rapport donnant tous ces détails.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU NORD—LA RIVIERE SASKATCHEWAN

M. LANCASTER :

1. Le gouvernement a-t-il reçu des pétitions demandant que le chemin de fer Canadien du Nord traverse la Saskatchewan du Nord à Battleford au lieu de l'endroit choisi par les ingénieurs à quelques milles plus au nord ?

2. Quelle serait la différence de coût entre le coût des terrassements et du pont à Battleford et celui des terrassements et du pont à la traverse choisie par les ingénieurs ?

3. Qui a pétitionné le gouvernement, ou est entré en pourparlers avec lui, au sujet du changement projeté ?

4. Le gouvernement se propose-t-il de transporter les quelques maisons de Battleford à la traverse choisie par les ingénieurs ?

5. Le gouvernement sait-il que cette agitation est faite surtout par des spéculateurs de Battleford et des alentours ?

6. Est-ce l'intention du gouvernement d'employer les fonds publics pour payer le coût supplémentaire de cette traverse ?

L'honorable H. R. EMMERSON :

1. Le gouvernement a reçu une requête datée du 11 mars 1902, de M. P. G. Lawrie, qui avait présidé un assemblée des citoyens d'un village des environs de Battleford; cette requête nous demandait que le pont du chemin de fer Canadien du Nord sur la rivière Saskatchewan-nord fût construit à Battleford, et non pas à un autre point plus au nord.

2. Je ne puis fournir de renseignements officiel précis quant à la différence dans le coût de cet ouvrage.

3. M. P. G. Lawrie, président de l'assemblée dont je viens de parler.

4. Non

LISTES ELECTORALES POUR LES TERRITOIRES NON ORGANISES.

M. ALCORN :

1. Des listes électorales ont-elles été préparées pour les territoires non organisés de l'Ontario, depuis juin 1901 ?

2. Dans l'affirmative, quand ont-elles été préparées et sont-elles prêtes actuellement ?

3. L'attention du gouvernement a-t-elle été attirée sur les dispositions du statut d'Ontario, 2 Edouard VII, chap. 12, article 2 et ses paragraphes ?

4. Quelles mesures ont été prises par le gouvernement en vue de faire préparer les listes électorales pour lesdits territoires au cour de 1904 ?

5. Le gouvernement se propose-t-il de prendre des mesures, et lesquelles, pour faire préparer ces listes au cours de la présente année ?

Sir WILFRID LAURIER :

1. Non.
2. Non.
3. Oui.
4. Non.
5. A l'étude.

LOI DES ELECTIONS FEDERALES, 1900.

M. ALCORN :

1. Le gouvernement a-t-il l'intention d'amender la loi concernant les élection fédérales, 1900, afin de définir clairement les circonscriptions électorales dans lesquelles l'officier-rapporteur a le pouvoir de fixer le jour de la présentation des candidats, ainsi que le jour et l'endroit de la votation ?

2. Dans quelles circonscriptions l'officier-rapporteur a-t-il ce pouvoir aux termes des actes actuellement en vigueur ?

Sir WILFRID LAURIER :

1. Cette question est à l'étude.

2. Dans les divisions électorales d'Algoma, Ontario, de Gaspé, Chicoutimi et Saguenay, dans la province de Québec ; et de Burrard, Yale-Cariboo dans la Colombie Anglaise.

GRAND-TRONC-PACIFIQUE—EMPLOI D'ETRANGERS COMME INGENIEURS.

M. PUTTEE :

1. Le ministre du Travail a-t-il reçu du " Dominion of Canada Institute of Amalgamated Engineers " une requête demandant l'expultion des individus suivants importés en Canada en vertu d'un contrat par la Compagnie du Grand Tronc, ou la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, savoir :—G. A. Kyle, ingénieur de Tacoma, Washington; M. Kyle, ingénieur, Tacoma, Washington ; W. Allan, McNeil, de St-Paul, Minn. ; Hare. Van Airdaile, W. Jones, ingénieurs, du Wisconsin ; W. Meyer, Nutting, ingénieurs, Portland, Ore.; W. H. Goodman, W. Mason, dessinateurs, Tacoma, Wash.; R. Beckman, ingénieur, Hicks, aide-ingénieur, Tacoma, Wash.; Anderson, typographe, Seattle. Wash. ?

2. Quelle réponse a été faite à ladite requête ?

3. Le ministre a-t-il pris les moyens de connaître le nombre total d'hommes amenés des Etats-Unis en vertu d'un contrat pour faire les travaux d'exploration du chemin de fer transcontinental projeté ?

Sir WILLIAM MULOCK (directeur général des Postes) : Il y a eu échange de correspondance entre le secrétaire de cet institut et le gouvernement. Si l'on demande un rapport, copie des lettres échangées sera déposée.

SERVICE DE LA MALLE DANS L'ILE DU DU PRINCE-EDONARD.

M. LEFURGEY :

1. Quel contrat a été passé par le gouvernement avec le chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard pour transporter les malles de l'Ile du Prince-Edouard l'hiver dernier, et quel est le montant stipulé dans le contrat soit par mille, par voyage ou pas année ?

2. Quel contrat a été passé par le gouvernement avec B. C. Rayworth pour le transport des malles entre Sackville et le Cap-Tourmente, et quel est le montant stipulé dans le contrat soit par mille, par voyage ou par année ?

3. Quel arrangement le département des Chemins de fer et Canaux a-t-il fait avec le département des Postes pour le transport des malles par train spécial dans l'Ile du Prince-Edouard, et quel est le montant stipulé par mille ou autrement ?

Sir WILLIAM MULOCK :

1. Ce gouvernement paie $6 pour faire transporter la malle de l'Ile du Prince-Edouard par les trains réguliers. Cela pour chaque voyage simple. Ce taux est plus élevé que celui payé pour le transport de la malle locale.

2. Il n'y a pas d'entreprise de ce genre. Le taux par transport n'a pas encore été fixé.

3. Cinquante (50) cents par mille.

NOMINATION DE J. S. DUVAL.

M. CLARKE:

1. Les commissaires des chemins de fer ou le gouvernement ont-ils nommé quelqu'un pour faire une enquête et un rapport sur les causes des accidents de chemins de fer en Canada entraînant perte de vies humaines ?

2. Si un tel officier a été nommé, quel est son nom ? Depuis combien de temps réside-t-il en Canada ? Est-il sujet anglais ? Dans l'affirmative, quand s'est-il fait naturaliser ?

L'honorable H. R. EMMERSON :

1. Oui.

2. J. E. Duval, né au Canada où il demeure depuis 20 ans ; il est sujet britannique.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST—EMPLACEMENTS DE VILLES.

M. LANCASTER :

1. Le gouvernement a-t-il fait quelque convention avec la compagnie de chemin de fer ou quelques personnes au sujet d'emplacements de villes dans le Nord-Ouest ?

2. Est-il vrai que le gouvernement ou quelques-uns de ses agents ont des intérêts dans certains de ces emplacements ou emplacements projetés de villes ?

3. Quels sont le conditions de la convention ?

4. Quelles sommes ont été reçues par le gouvernement en vertu de cette convention ?

5. Où ces sommes se trouvent-elles inscrites dans les comptes publics du Canada ?

L'honorable CLIFFORD SIFTON (ministre de l'Intérieur) :

1. Non, mais le gouvernement a conclu une convention avec le chemin de fer Canadien du Pacifique pour l'emplacement de quatre villes : Virden, Qu'Appelle, Régina et Moosejaw. Cette convention a existé de 1883 à 1902, lors du partage des terres à vendre.

2. Oui.

3. Oui

4. $141,229.90.

5.—COMPTES PUBLICS.

Exercice.	Partie.	Page.	Détails.	Montant.
				$ c.
1883-4	1	50	Compris dans le revenu porté à compte de 'Vente générale des terres'	121,000 00
1884-5	1	50	" " "	6,000 00
1890-1	1	44	" " "	5,100 00
1891-2	1	43	" " "	5,200 00
1892-3	1	43	" " "	3,900 00
1902-3	2	35	" " "	29 90
			Total	141,229 90

RECETTES ET DEPENSES DE L'INTERCOLONIAL.

M. BARKER :

Quelles ont été les recettes brutes de l'Intercolonial pour les neuf mois expirés le 31 mars 1904, et ses frais d'exploitation pour la même période ?

Sir WILLIAM MULOCK.

Quelles ont été, pour ladite période, les dépenses d'exploitation, sous les chapitres suivants : (a) traction ; (b) wagons ; (c) entretien de la voie et des ouvrages ; (d) gares ; (e) frais généraux ; (f) wagons par mille ; (g) loyer des terres prises à bail ?

Quelles ont été, pour la même période, les recettes, sous les chapitres suivants : (a) re-

cettes du trafic-voyageurs ; (b) recettes du trafic-marchandises ; (c) malles et messageries ; (d) toutes autres recettes ?

L'honorable H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) : Les renseignements demandés par l'honorable député ne peuvent lui être fournis maintenant, car les comptes ne sont pas encore clos.

MEDAILLES POUR LA GENDARMERIE A CHEVAL DU NORD-OUEST.

M. SAM. HUGHES :

1. Combien de membres de la police à cheval du Nord-Ouest ont servi pendant le soulèvement de 1885 ?
2. Ont-ils reçu la médaille pour ce service ?
3. Ont-ils reçu des octrois de terres ou de scrip pour ledit service ?
4. Les membres de la police à cheval du Nord-Ouest ont-ils contribué à la suppression du soulèvement ?
5. Ont-ils fait du service actif comme la milice et les volontaires ?
6. Pour quels motifs refuse-t-on à la dite police ce que l'on a accordé à la milice et aux volontaires ?

Sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. 919 officiers, sous-officiers et soldats.
2. Oui.
3. Non.
4. Oui.
5. Oui.
6. On a jugé qu'il était raisonnable de faire une distinction entre les membres de la gendarmerie à cheval dont les fonctions ordinaires étaient de maintenir l'ordre dans les limites du théâtre des hostilités, et les miliciens qui avaient été appelés à quitter leurs foyers et leurs occupations, au grand détriment de leurs intérêts personnels, et quelquefois même du bien-être de leurs familles.

LE PHARE FLOTTANT DE LURCHER

M. KAULBACH :

1. Combien a coûté le phare flottant, le Lurcher, qui a été construit par la " Polson Iron Works Company ", de Toronto ?
2. Quand ledit phare flottant est-il arrivé à Halifax ?
3. Quand a-t-il été placé sur la batture Lurcher ?
4. Y est-il resté depuis ?
5. Dans la négative, pourquoi l'a-t-il quittée ? Où est-il actuellement ?
7. S'il n'est pas sur ladite batture, quand se propose-t-on de l'y réinstaller ?
8. En l'absence dudit phare flottant, quelles mesures ont été prises par le gouvernement pour avertir les marins des dangers de la navigation dans ces parages ?

L'honorable RAYMOND PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Le navire, $189,975 ; les chaînes, $1,841 ; la lanterne, $820.
2. Mercredi, 16 décembre 1903.
3. Jeudi, 11 février 1904.
4. Non.
5. Le câble s'est brisé ou les ancres ont cédé dans une très forte tourmente, et il dut quitter sa station et se réfugier à Yarmouth.
6. A sa station, dans 39 brasses d'eau, à deux milles à l'ouest du banc de 1½ brasse de la batture Lurcher, décrit dans note aux marins n° 4, de 1904.
7. Voir la réponse précédente.
8. La bouée de la batture Lurcher était toujours là, l'aide reconnue pour la navigation dans ces parages.

MESSAGE DU GOUVERNEUR GENERAL.

Sir WILFRID LAURIER (premier ministre) remet un message de Son Excellence le Gouverneur général.

M. l'Orateur, lit le message en ces termes :

Messiers de la Chambre des communes,

J'ai reçu avec beaucoup de satisfaction l'adresse que vous avez adoptée, me remerciant du discours par lequel j'ai inauguré la session du parlement.

Hôtel du gouvernement,
Ottawa, 12 avril 1904.

COMMISSION DU YUKON.

L'honorable CLIFFORD SIFTON (ministre de l'Intérieur) : Lorsque les ordres du jour furent appelés hier, l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) demanda où en était la commission chargée de s'enquérir de l'état des choses dans le Yukon. Voici ce qui en est. Peu de temps avant la dernière rentrée des Chambres, un accident regrettable causa la mort de M. Bell, un des commissaires. Quinze jours plus tard, M. le juge Britton écrivit au secrétaire d'Etat lui signalant le fait et lui demandant de l'informer des vues du gouvernement quant à la ligne de conduite à suivre dans les circonstances. La question fut soumise au ministère de la Justice, et le ministre de la Justice (l'honorable M. Fitzpatrick) a fait rapport que, par suite de la mort d'un des commissaires, le commissaire restant ne peut pas légalement faire de rapport. Le département de la Justice a reçu ordre d'émettre une nouvelle commission au nom de M. le juge Britton, et celui-ci sera prié d'expédier son rapport. Dès qu'il aura été reçu, nous le déposerons sur la table.

M. R. L. BORDEN : Je suggérerais qu'on fît, dans l'intervalle, imprimer les témoignages, afin qu'aussitôt le rapport reçu, il ne se produise pas de retard dans la production des documents.

L'honorable M. SIFTON : Les témoignages ne nous ont pas encore été transmis par les commissaires. Mes honorables amis comprendront, sans doute que, dans le cours ordinaire des choses, ces témoignages ne nous seraient pas transmis avant le rapport. Mais nous examinerons la proposition

que vient de faire mon honorable ami (M. R. L. Borden) de communiquer avec le commissaire et de lui demander de nous transmettre les témoignages sous peu.

INONDATIONS A LAPRAIRIE.

M. D. MONET (Laprairie et Napierville) : M. l'Orateur, avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire appeler son attention et celle du gouvernement sur la situation extrêmement pénible dans laquelle se trouve la population du village de Laprairie, par suite de la descente des glaces et des dégâts qui s'en sont suivis, dégâts causés par l'inondation arrivée dans la nuit de samedi dernier. Pour me conformer aux prescriptions des règles de cette Chambre, je terminerai par une proposition d'ajournement.

Chaque année le village et même la paroisse de Laprairie sont exposés à des dégâts causés par l'inondation plus ou moins désastreuse, et je crois que c'est avec raison que, depuis quinze ans environ, du temps du régime du parti conservateur, le gouvernement fit construire des ouvrages destinés à protéger la propriété et la population de ce village. Ces ouvrages consistent en un rempart en bois longeant la rive de façon à protéger la propriété des habitants ; de plus, on a érigé des brise-glace dans le but de protéger à son tour le rempart même. Ces ouvrages ont été faits en bois, malheureusement, et par suite des inondations annuelles et de l'action du temps, le bois entrant dans ces ouvrages est aujourd'hui complètement pourri. Aussi a-t-on résolu de remplacer ces ouvrages par d'autres d'une nature plus durable. A ma demande, le gouvernement a donné suite au rapport d'un de ses ingénieurs, et l'an dernier, le ministre des Travaux publics résolut de remplacer ces ouvrages en bois devenus tout à fait insuffisants par d'autres en béton. Ce béton pourra durer des siècles pourvu que le rempart ainsi construit soit suffisamment protégé lui-même par des brise-glace construits également en béton.

Je dois dire tout de suite que depuis un certain nombre d'années, cette Chambre a voté des subventions dont le total s'élève à soixante-quinze ou cent mille piastres pour protéger le village de Laprairie. Le gouvernement libéral a, sur ce point, accepté le précédent que le gouvernement conservateur a créé il y a plus de 15 ans, et a appliqué le principe posé par ses prédécesseurs.

En effet, depuis 1897, une somme considérable se chiffrant dans les $50,000 a été affectée, à ma demande, à ces ouvrages protecteurs, et l'an dernier encore un crédit considérable a été ouvert à cette fin. Malheureusement, cette somme ne fut votée que tard, l'automne dernier, à cause de la longueur de la session, de sorte qu'on n'a pas eu le temps voulu pour exécuter tous les travaux nécessaires à la protection du village de Laprairie. Un certain espace du rempart n'ayant pu être complété, c'est par cette brèche que la glace a passé ces jours derniers, causant les dégâts dont je viens de parler. A l'heure qu'il est, Laprairie est méconnaissable; des maisons ont été coupées en deux et transportées d'un côté du chemin à l'autre, les demeures, à l'exception de cinq ou six, ont été inondées jusqu'au deuxième étage, le linge, les meubles ont été endommagés par cette débâcle. Si nous n'avons pas à déplorer des pertes de vies, cela est dû pour ainsi dire à un miracle. Des femmes se sont échappées dans les horreurs de l'obscurité de la nuit, emportant leurs enfants dans leurs bras au prix de mille difficultés, et l'une d'elles ayant laissé échapper son enfant à l'eau, ce n'est que par miracle qu'on a pu le repêcher et le ramenrer à la vie.

Je suppose qu'il me suffirait d'invoquer ce motif si je voulais simplement m'adresser à l'humanité du gouvernement ; mais je crois qu'il y a une autre raison qui peut être invoquée avec plus de force, c'est celle de la justice. Je crois que si la débâcle a été si terrible à Laprairie cette année, cela est dû, comme je viens de le dire, d'abord, à l'insuffisance des remparts—ce qui ne peut pas être reproché au gouvernement,—mais surtout à la création de l'Ile au Million, c'est-à-dire cette longue jetée qui part du pont Victoria et s'avance dans le fleuve. Cette jetée a été construite sous la direction de la commission du havre, et, en rétrécissant le lit du Saint-Laurent elle produit une débâcle toujours plus désastreuse qu'avant qu'elle fût construite.

Lorsqu'on en commença la construction, des protestations sont parties de Laprairie, de Saint-Lambert et d'un grand nombre de citoyens de la rive sud. On demandait que cette jetée ne fût pas construite, parce qu'on prévoyait, dès lors, les désastres qui pourraient en résulter, et la conséquence inévitable a été celle-ci : c'est que pendant l'hiver l'eau ne gèle plus sous le pont Victoria pendant au moins un mois à un mois et demi, empêchant ainsi la formation du pont de glace dont les cultivateurs se servaient autrefois pour transporter leurs produits à Montréal. La glace ne se forme plus, et au lieu de se diriger directement vers le marché Bonsecours, comme autrefois, les cultivateurs vont à la Pointe Sainte-Charles et sont obligés de revenir au marché par les rues de Montréal subissant ainsi tous les inconvénients de cette circulation à travers les rues dus à la double voie des tramways de la ville de Montréal.

Je cite cet inconvénient en passant, mais je crois qu'à part cela il me sera permis de demander au gouvernement de donner une protection adéquate—si je puis me servir de cette expression—aux citoyens de la rive sud du Saint-

Laurent, dont un grand nombre sont de mes électeurs. Je crois que le remède est assez facile à appliquer. Au lieu de construire les remparts, qui sont en voie d'exécution, seulement à la hauteur qui semble avoir été déterminée par les fonctionnaires du gouvernement, on devrait leur donner deux ou trois pieds de plus d'élévation et de cette façon on protégerait efficacement le village de Laprairie contre toute inondation.

Quant à la protection contre les dégâts causés par la glace, il faudrait certainement ajouter deux nouveaux brise-glace à ceux qui sont actuellement construits. Ces nouveaux brise-glace devraient être de béton pour qu'ils puissent résister aux chocs terribles des glaces en mouvement.

Laprairie se trouve en effet situé sur une pointe qui s'avance dans le Saint-Laurent et au sud-ouest du village se trouve une large baie. La glace entre d'abord dans la baie, et par un mouvement de recul, cause les dégâts dont je viens de parler. Au lieu de se contenter des brise-glace à l'endroit où ils sont maintenant, il serait nécessaire d'en construire de nouveaux exactement à l'endroit où la glace, sortant de la baie vient frapper en flanc la partie ouest de Laprairie. Un ingénieur qui verrait l'état déplorable de notre ville ordinairement si coquette, si jolie de Laprairie, pourrait immédiatement indiquer du doigt le remède convenable au mal dont je donne aujourd'hui connaissance au gouvernement.

Comme je le disais tout à l'heure, tant au nom de l'humanité qu'au nom de la justice, je demande l'intervention du gouvernement : qu'un ingénieur soit envoyé sur les lieux afin de constater les dégâts et de voir au remède qu'il y aura à apporter pour empêcher qu'un tel état de chose ne se répète. Et j'ai confiance que le gouvernement fera tout en son pouvoir pour appliquer ce remède.

Avec ces considérations, M. l'Orateur, j'ai l'honneur de proposer l'ajournement de la Chambre, appuyé par l'honorable député de Chambly-Verchères.

M. V. GEOFFRION (Chambly et Verchères) : Je suis très heureux que mon honorable ami de Laprairie et Napierville (M. Monet) ait bien voulu signaler cette question à l'attention de la Chambre. C'en est une excessivement importante pour les citoyens demeurant sur la rive sud du Saint-Laurent. Tous les ans, ces localités sont menacées de dommages considérables dus à la débâcle, et je crois que c'est le devoir du gouvernement d'étudier sérieusement la question afin de s'assurer sur qui retombe la responsabilité de cet état de choses ; je veux dire : si ce sont les commissaires du havre de Montréal qui sont responsables, ou bien le gouvernement. La proposition ou la suggestion que vient de faire mon honorable ami de Laprairie, de nommer des ingénieurs compétents qui devront faire une enquête afin de savoir quel moyen prendre pour remédier à un pareil état de choses, a toute mon approbation. Ces désastres se produisent presque tous les ans, et je crois que le gouvernement, avec sa sollicitude ordinaire, se fera un plaisir et un devoir de prendre toutes les mesures nécessaires pour protéger la population des municipalités de la rive sud ainsi menacées tous les printemps.

Je ne suis pas prêt à dire que ces désastres sont dus à la construction de la jetée appelée communément l'Ile aux Millions, en face de Montréal, jetée construite pour protéger cette ville contre les inondations. Il est cependant possible que la cause soit là, et si des ingénieurs expérimentés émettent cet avis, je crois que le gouvernement devra intervenir auprès des commissaires du havre afin de remédier au mal. Dans tous les cas, ces paroisses de la rive sud méritent d'être entendues lorsqu'elles réclament que cette question soit étudiée avec soin, et qu'un remède soit apporté à l'état de choses existant. On a déjà fait des constructions pour la protection des citoyens de Saint-Lambert et de Laprairie. Bien que ces ouvrages aient été de quelque secours à ces localités et les aient protégées jusqu'à un certain point contre les dégâts de la débâcle, ils ne sont pas suffisants, l'expérience ne le prouve que trop aujourd'hui. Il devient donc nécessaire d'en exécuter d'autres plus considérables. Aussi, j'appuie avec plaisir la proposition de mon honorable ami de Laprairie, demandant que le gouvernement veuille bien nommer une commission composée de deux ou trois ingénieurs expérimentés qui devront étudier cette question avec soin et faire un rapport sur les meilleurs moyens de protéger ces localités contre les inondations qui, presque tous les ans ou à tout le moins périodiquement, causent des dommages comme ceux dont elles ont eu à souffrir ces jours derniers.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : M. l'Orateur, je regrette infiniment que le ministre des Travaux publics ne soit pas présent en ce moment,—étant retenu chez lui pour cause de maladie—et qu'il n'ait pas eu l'avantage d'entendre les observations qui ont été faites par les honorables députés de Laprairie-Napierville (M. Monet), et de Chambly-Verchères (M. Geoffrion).

Je ne suis pas prêt à admettre, comme le dit mon honorable ami de Chambly-Verchères, que les travaux qui ont été faits par la commission du havre dans le port de Montréal, sont la cause des inondations qui existent en face de Montréal et dans les environs. Mais, quelle qu'en soit la cause, la proposition qui est faite est extrêmement raisonnable. On demande que le gouvernement fasse étudier la situation et tâche d'apporter un remède efficace à cet état de chose.

Je ferai part au ministre des Travaux publics des observations qui ont été faites et

j'espère qu'elles recevront son attention immédiate.

L'honorable RAYMOND PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) : En 1886, lors des grandes inondations qui eurent lieu sur le Saint-Laurent, la corporation de Montréal fit étudier cette question afin d'en constater la cause et trouver le moyen le plus efficace d'empêcher le retour de ces désastres. Il convient d'ajouter que pendant la saison de 1885-1886, deux inondations se produisirent ; l'une à l'automne, au mois de décembre, l'autre, au printemps, lors du départ des glaces. A la suite de la nomination d'un comité d'enquête, des travaux considérables furent entrepris par la ville pour la protéger contre les inondations. Ces travaux reçurent l'approbation d'ingénieurs compétents. Ils furent aussi approuvés par le parlement et une somme considérable fut dépensée à cette fin. Depuis 1890 ou 1891, époque à laquelle ces travaux furent complétés, Montréal n'a pas eu d'inondation désastreuse. Les dommages causés aux paroisses de la rive sud sont dus à une cause naturelle, celle de la crue des eaux. Cette année, malheureusement, ces dégâts se sont produits en bien des endroits et ont été très considérables. Ce n'est pas seulement sur le fleuve Saint-Laurent que la débâcle a causé des dommages, il en a été de même sur le Richelieu. La glace ayant une épaisseur extraordinaire et étant, naturellement, très solide, elle a causé les dégâts que l'on signale. Il va de soi que j'approuve entièrement tout projet destiné à remédier à l'état de choses actuel.

Pour ce qui regarde l'opinion émise que la construction de la digue en face de Montréal a pu causer des inondations plus fréquentes et plus considérables que celles qui se produisaient autrefois, je ne puis partager cet avis. Des ingénieurs très capables ont étudié cette question à ce point de vue, et la grande majorité d'entre eux ont déclaré que l'exécution de ces travaux ne pourrait amener des inondations ou des dégâts plus désastreux que par le passé.

La ville de Montréal avait le droit de se protéger sur toute l'étendue de son territoire. C'est là un droit indéniable. D'ordinaire, la glace qui se forme entre Montréal et l'Ile aux Millions ne part que quand le restant des glaces est descendu. Cette année, à cause de circonstances dont il est difficile de se rendre compte, il est clair que l'eau du Saint-Laurent ne s'écoule pas de la manière ordinaire. Au lieu de descendre naturellement, la glace a refoulé jusque dans l'espace compris entre l'Ile des Millions et les quais de Montréal.

Comment parer à des éventualités semblables ? La question de faire partir la glace ou de débarrasser le fleuve de la glace de l'automne au printemps a été étudié par le ministre des Travaux publics, il y a une dizaine d'années. Je suis informé même, que des bateaux avaient été préparés dans les chantiers de Sorel pour briser la glace et débarrasser le chenal. Malheureusement, lorsque les bateaux ont été terminés et en état de tenter l'expérience, la glace était partie et depuis ce temps on n'a pas songé à reprendre cette tentative.

Je suis bien convaincu, d'après des informations qui datent de plusieurs années,—car j'ai été mêlé à l'étude de cette question depuis 1886 à 1897, et mon opinion s'appuie sur celles d'ingénieurs entendus—qu'il n'y a qu'un moyen de se débarrasser des inondations, non seulement à Montréal, mais tout le long du fleuve jusqu'à Trois-Rivières—et ce moyen recommandé par les ingénieurs sera l'objet d'un rapport spécial qui sera déposé sur le bureau, c'est la construction d'un bateau brise-glace qui débarrasserait le fleuve Saint-Laurent des glaces du printemps. Il est très aisé, il me semble, avec un bateau de ce genre, qui partirait de Québec—où il y a la navigation d'hiver—le premier de mars et remonterait le Saint-Laurent, brisant la glace jusqu'à Montréal, de tenir le fleuve à peu près libre en ouvrant un chenal qui laisserait un passage libre à l'eau et à la glace. Je crois que, par ce moyen, l'on maintiendrait le niveau de l'eau de manière à ce qu'il n'y eût pas d'inondation. Cela offrirait un autre avantage ; au lieu de voir l'ouverture de la navigation du port de Montréal retardée de quinze jours à trois semaines on aurait la navigation ouverte, sans difficulté aucune, vers le premier d'avril pour le bénéfice non seulement du port de Montréal, mais du pays tout entier. Ainsi par exemple, s'il était reconnu qu'à partir du premier d'avril tous les ans, le port de Montréal, ou la route du Saint-Laurent était ouverte, je crois que nous aurions tout à y gagner.

En ce qui concerne le département de la Marine, je puis dire dès maintenant que je suis à recueillir les informations nécessaires pour arriver à mettre devant la Chambre un rapport que nous pourrons étudier afin de constater s'il y a quelque remède à apporter à l'état de choses dont on se plaint. Je crois que c'est la manière la plus pratique d'arriver à de bons résultats.

L'honorable M. J. ISRAEL TARTE (Sainte-Marie) : Lors de mon passage au ministère des Travaux publics, j'ai donné quelque attention à cette question, à tout le moins, en ce qui regarde l'ouverture au printemps de la navigation sur le Saint-Laurent. Tout naturellement, j'ai consulté les rapports des ingénieurs sur ce sujet. On prétend qu'il est possible de hâter l'ouverture de la navigation. Depuis que j'ai quelques loisirs, j'ai peut-être consacré plus d'attention à cette question que je n'avais pu le faire auparavant. La Russie a établi sur le lac Baïkal un service de bateaux à vapeur traversiers. C'est la maison Armstrong, d'Angleterre, qui a construit pour le compte du gouvernement impérial russe ces bateaux traversiers pouvant transporter trois con-

vois de chemin de fer à la fois. Il va sans dire que ces bateaux ont coûté une somme considérable. Il y a quelques jours, j'ai lu que ces bateaux avaient une puissance telle qu'ils pouvaient passer à travers cinquante ou soixante pouces de glace, et la traversée de ce lac n'est pas une mince affaire puisqu'il a une longueur de trente milles.

J'appelle l'attention de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Préfontaine) sur cette construction du gouvernement russe. L'honorable ministre trouvera dans l'excellent livre de Henry Norman, " All the Russias ", des renseignements qu'il pourra utiliser.

Quant aux inondations, il est assez difficile de songer à les empêcher. Mon attention comme ministre fut appelée sur les dommages causés aux deux rives du Saint-Laurent par ces inondations, et presque dans chaque cas j'ai chargé des fonctionnaires du département de faire des recherches sur les causes de ces dégâts. Leurs rapports ont toujours été à l'effet que la Providence était plus forte que les hommes. Passant mes vacances à Boucherville, je connais bien l'endroit, et je puis en donner des nouvelles. La glace est amoncelée dans le chemin à une hauteur de 50 pieds ; l'eau a envahi le village. En face d'un tel état de choses il n'y a rien à faire.

J'approuve l'intention du ministre de la Marine et des Pêcheries d'essayer d'ouvrir le chenal du Saint-Laurent avant que l'on souffre de l'élévation des eaux ; cela pourra avoir pour effet de prévenir les dommages qui sont trop souvent occasionnés par la débâcle.

M. MONET : Je suis parfaitement satisfait des explications du gouvernement, et je demande la permission de retirer ma proposition d'ajournement.

M. E. LEONARD (Laval) : M. l'Orateur, en ma qualité de représentant d'un comté voisin de ceux de mes honorables amis de Chambly-Verchères et Laprairie-Napierville, je crois devoir dire quelques mots sur la question devant la Chambre.

Pour une fois, mes honorables amis me trouveront de leur opinion. Je crois que les comtés qu'ils représentent ici ont besoin d'être protégés par le gouvernement, surtout à la veille des élections prochaines.

J'ai une connaissance personnelle des inondations dont les paroisses riveraines du Saint-Laurent ont eu à souffrir cette année, et je crois que le gouvernement devrait prendre les moyens nécessaires pour, si non empêcher complètement ces dommages, au moins les prévenir dans une certaine mesure. Je puis assurer mes honorables amis de la droite, que les conservateurs du district de Montréal ne feront jamais de reproche au gouvernement de protéger contre les inondations les citoyens de Chambly-Verchères et de Laprairie-Napierville.

Je puis dire que cette question ne doit pas être une simple proposition faite au gouvernement, dans le but d'attirer aux honorables députés qui viennent de parler, les sympathies de leurs commettants ; mais une question qui doit sérieusement engager l'attention du gouvernement et qui devra, à cette session même, faire l'objet d'un rapport sérieux. J'espère que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, avant que cette session soit terminée, fera rapport à cette Chambre sur les meilleurs moyens à adopter pour protéger cette partie importante des environs de Montréal. Il y a plus, si l'honorable ministre pouvait convaincre la Chambre qu'il est possible d'arriver à ouvrir la navigation du Saint-Laurent jusqu'à Montréal, au commencement de mars, cela serait d'un grand intérêt pour tout le pays et aurait peut-être pour effet d'empêcher la construction du fameux Grand-Tronc-Pacifique en prouvant que nous pouvons nous servir, dès les premiers jours de mars, de notre grande route nationale pour le transport des grains ou des autres produits de l'Ouest.

Ainsi, M. l'Orateur, en terminant, je crois que l'opinion unanime de tous les citoyens, conservateurs et libéraux, est que le gouvernement prenne les moyens nécessaires pour obvier aux inconvénients et parfois aux désastres dont les électeurs de mes honorables amis de Chambly-Verchères et de Laprairie-Napierville se plaignent.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : J'ai fait, hier, allusion à ces dommages en portant le cas de la ville de Verdun à la connaissance du gouvernement. Il va sans dire que nous voterons avec plaisir la somme jugée nécessaire pour étudier la question et porter remède aux dégâts si considérables soufferts par les bourgs aux alentours de Montréal. Je crois que le gouvernement aurait pu prévenir ces désastres en se servant, par exemple, de la dynamite pour empêcher l'amoncellement des glaces qui a causé ces dommages.

On pourrait réaliser l'idée émise de construire un bateau brise-glace. La Russie a établi un semblable service sur la Baltique, où des bateaux de ce genre fonctionnent avec beaucoup de succès depuis quelques années. Je n'ai aucun doute que, dans le voisinage de Montréal, un bateau pareil à ceux qui ont été construits en Russie donnerait un excellent résultat.

Je demande à mon honorable ami le premier ministre de ne pas oublier que le cas que je lui ai signalé en est un tout à fait exceptionnel. Je n'ai aucun doute que les dommages qui sont arrivés ont été causés par le vice de construction d'une certaine digue que la ville de Montréal a érigée avec l'assentiment des commissaires du havre, dans les limites du territoire placé sous leur juridiction. Si le gouvernement est jusqu'à un certain point responsable, il l'est à bien plus forte raison quand il s'agit de l'ouvrage

dont j'ai parlé hier et qui a été exécute par les commissaires du port.

En terminant, je recommande tout particulièrement le cas de Verdun à la bienveillante attention du gouvernement.

AVARIES AUX OUVRAGES DU CANAL RIDEAU.

M. GEO. TAYLOR (Leeds-sud) : C'est mon devoir de signaler au gouvernement la situation fort grave qui existe dans le nord du comté que je représente. Le député de Jacques-Cartier (M. Monk) qui a communiqué à la Chambre, hier même, des faits analogues, prétend que les commissaires du port de Montréal sont responsables des dommages dont il se plaint, pour avoir dévié les cours de l'eau. Le premier ministre a répondu qu'à son avis, le gouvernement n'est pas responsable dans l'espèce. J'appelle l'attention du ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Emmerson) sur cette question. Je regrette son absence de la Chambre. La perspective du discours qu'il doit prononcer et qu'il remet de jour en jour, depuis trois ou quatre semaines, le rend si nerveux qu'il lui est impossible de tenir en place. J'espère que le premier ministre lui signalera la chose. Il y a quelques jours, une partie de l'écluse de l'état à Ponamolee a été démolie par les eaux, et il en est résulté de graves dommages pour les propriétaires de Smith's-Falls et de Merrickville. La nuit dernière, paraît-il, l'écluse tout entière a été détruite et il faudra en construire une neuve. On croit que la navigation sur le canal Rideau à l'est de Newboro sera impraticable, peut-être durant tout le cours de l'été, à moins que le gouvernement ne se mette à l'œuvre sans retard pour endiguer les eaux qui s'écoulent actuellement.

A tout événement, le gouvernement devrait prendre des mesures immédiates pour protéger les propriétés de ceux qui ont éprouvé des dommages. Il est hors de doute que le gouvernement porte la responsabilité de ces dommages, puisque c'est l'écluse de l'Etat que les eaux ont démolie. A Smith's-Falls, à Merrickville, dans un des townships du comté que je représente ici, ainsi que dans le comté représenté par l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Haggart) les propriétés ont subi de graves dommages. Je demande donc au gouvernement de prendre des mesures immédiates pour protéger la propriété des intéressés dans les comtés en question ainsi que la navigation sur le canal.

La motion portant que la Chambre lève sa séance est retirée.

REPONSES AUX INTERPELLATIONS.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Avant l'appel des questions inscrites au feuilleton, je désire appeler l'attention du gouvernement, et surtout celle du premier ministre, sur une interpellation adressée au cabinet, lundi dernier, par le député de Montmorency (M. Casgrain). Comme cette interpellation est quelque peu longue, je m'abstiendrai de la lire, et du reste le premier ministre en connaît la teneur. L'auteur de l'interpellation demande certains renseignements au sujet de certains individus dont les noms figurent dans ce document ; il veut savoir si le gouvernement a nommé ces personnes à certains emplois publics depuis le mois de juillet 1896. Voici la teneur de la seconde partie de l'interpellation :

Ces messieurs, à l'époque de leur nomination, étaient-ils députés de la Chambre des communes du Canada ?

L'honorable député demande, en outre :

Si la liste en question est inexacte, à quel égard l'est-elle ?

Voici la réponse du premier ministre :

Tous les renseignements demandés par l'auteur de cette interpellation figurent déjà dans les documents publics.

Je ferai observer au très honorable premier ministre qu'il s'écarte de la procédure suivie jusqu'ici dans cette Chambre à l'égard de ces interpellations. Au cours de la session dernière, il a été adressé au gouvernement nombre d'interpellations dant la réponse figure dans les documents publics ; mais on y chercherait en vain une réponse du genre de celle que vient de donner le premier ministre. Je constate qu'on a posé au gouvernement des questions auxquelles celui-ci a apporté des réponses consignées dans les documents publics ; mais jamais on n'a éludé ces questions comme le premier ministre vient de le faire.

Voici, si je ne me trompe, la pratique suivie à cet égard. Si l'interpellation est revêtue de la forme voulue, le gouvernement a devoir d'y répondre. S'il s'est glissé quelque irrégularité dans la forme de l'interpellation, l'Orateur est tenu de signaler la chose à l'attention de l'auteur de cette interpellation, ce qui, d'ordinaire, se fait par l'entremise du greffier. S'il est impossible de se mettre en communication avec l'auteur de l'interpellation, alors l'Orateur peut, de sa propre autorité, ordonner au greffier de rédiger la question sous une forme régulière, de façon à ne pas porter atteinte aux règlements de la Chambre. J'ai consulté les ouvrages de sir John Bourinot et de May sur la procédure parlementaire et il m'a été impossible d'y trouver un seul précédent justifiant le refus de répondre à une interpellation de ce genre. Le premier ministre le sait, les raisons qui ont parfois motivé pareil refus sont d'ordre bien différent. Le gouvernement, en refusant de répondre à une interpellation, peut s'autoriser du fait que cette interpellation a trait à certaines questions que l'intérêt public commande de ne pas divulguer.

Le gouvernement pourrait peut-être s'autoriser de deux ou trois autres raisons pour motiver son refus; mais il ne saurait invo-

quer de raisons légitimes pour refuser de répondre à la question posée par le député de Montmorency. A mon avis, l'attitude du gouvernement à cet égard est loin d'être marquée au coin de la sagesse. Je ne sache pas qu'on puisse invoquer de motifs légitimes pour établir pareil précédent se rattachant à une question comme celle à laquelle je fais allusion. L'interpellation de l'honorable député de Montmorency est formulée en termes respectueux et n'enfreint ni le règlement de la Chambre ni les usages parlementaires. Que le très honorable premier ministre me permette de lui faire observer que si le gouvernement refuse de communiquer aux députés des renseignements comme ceux demandés dans cette interpellation il ne réussira guère à hâter l'expédition de la besogne parlementaire. Cette interpellation se rattache à une question d'intérêt public de la plus haute importance : celle de l'indépendence du parlement, et force m'est bien de protester contre l'attitude prise par le cabinet en refusant de communiquer aux deputés les renseigements voulus.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Le chef de l'opposition le sait, nous n'adhérons pas toujours strictement au règlement de la Chambre, mais ces écarts sont parfois autorisés. Dans ces observations que vient de formuler le chef de l'opposition, je trouve un exemple à l'appui de ma proposition. Après l'appel des questions inscrites au feuilleton du jour, il est défendu aux députés de soulever une question qui peut provoquer un débat. Il est bien permis à un député de demander certains renseignements, mais un article du règlement lui défend, sauf avec l'agrément de la Chambre, de soulever un débat. Dans le cas actuel, nous n'avons pas appliqué à l'honorable député cet article du règlement, mais nous lui avons accordé une certaine latitude. De même, relativement aux réponses à donner aux interpellations, il est accordé une certaine latitude. Lorsqu'un député demande au cabinet des renseignements qui ne sont pas encore du domaine de la publicité, le gouvernement a l'impérieux devoir de communiquer ces renseignements, et s'il refuse de le faire, il manque à son devoir. Mais lorsqu'un député demande des renseignements de notoriété publique, et qu'il connaît tout aussi bien que le gouvernement, il me semble qu'il n'y a rien à gagner en donnant une réponse différente de celle apportée à l'interpellation dont il s'agit ici. Quelques-unes des nominations en question sont revenues à différentes reprises sur le tapis, au cours de nos débats. Qu'on consulte le compte rendu officiel des débats, qui ont eu lieu dans cette Chambre au cours des sessions précédentes.

M. SPROULE : Le premier ministre, à mon avis, n'apprécie pas à sa juste valeur le droit attribué aux députés de poser des questions et de bien définir leur pensée.

Sir WILFRID LAURIER : Puisque l'honorable député nous parle des droits attribués aux membres de cette Chambre, je dois lui dire qu'en ce moment il n'a pas le droit de soulever pareille question.

M. SPROULE : Je tiens à déclarer——

Des VOIX : A l'ordre !

M. l'ORATEUR : La Chambre n'est saisie d'aucune question. On a bien proposé une motion d'ajournement, mais cette question a été décidée, et à mon avis toute autre motion de même nature serait maintenant contraire aux règlements.

L'honorable M. HAGGART : Je ne me range pas à cet avis. Il est permis de proposer un nombre quelconque de motions demandant que la Chambre lève sa séance.

M. SPROULE : Je tiens à demander—

Des VOIX : A l'ordre !

M. R. L. BORDEN : M. l'Orateur, décidez-vous que, lorsqu'une motion a été retirée, il n'est pas permis d'en proposer une nouvelle?

M. l'ORATEUR : Non ; la Chambre n'est actuellement saisie d'aucune question.

M. MACLEAN : Je propose que la Chambre lève maintenant sa séance.

Sir WILFRID LAURIER : Cette motion est contraire au règlement. Il n'est pas permis de proposer deux fois une motion demandant que la Chambre lève sa séance, à moins qu'il ne soit intervenu quelque autre délibération.

M. MACLEAN : Je désire faire observer, M. l'Orateur—

Des VOIX : A l'ordre !

M. l'ORATEUR : Je suis en mesure de donner une décision, bien que je n'aie pas le texte du règlement sous les yeux.

M. SAMUEL HUGHES : Avant que vous donniez votre désision, M. 'Orateur, l'honorable député a le droit de discuter la question d'ordre soulevée.

M. l'ORATEUR : Voici ma décision : puisque la motion proposée par le député de Napierville (M. Monet) portant que la Chambre lève sa séance est décidée, et que nulle question n'a été soulevée depuis, la motion subséquente dans le même sens est hors d'ordre.

M. MACLEAN : M. l'Orateur, je désire parler sur une question de règlement. Je prétends qu'une nouvelle question a surgi devant la Chambre.

M. l'ORATEUR : Je dois rappeler à l'honorable député que j'ai donné ma décision, et il enfreint le règlement en discutant la motion d'ajournement.

M. SPROULE : Je désire prendre la parole pour une question de règlement. A mon avis, tout député a le droit de débattre une question de règlement soulevée avant

que le président de la Chambre ait donné sa décision à cet égard, et on a refusé l'exercice de ce droit au député d'York-est (M. Maclean).

M. l'ORATEUR : Si je ne me trompe, la Chambre n'a nullement été saisie d'une question de règlement. On m'a simplement demandé de décider si la motion d'ajournement était, oui ou non, contraire au règlement et j'ai décidé dans l'affirmative, sauf le cas où la Chambre aurait débattu une autre question, après la délibération de la motion antérieure demandant que la Chambre ajourne sa séance. Comme la Chambre n'a été saisie d'aucune question après la décision de la motion d'ajournement présentée par le député de Napierville, il est évident que le député d'York-est a enfreint le règlement. La Chambre n'est actuellement saisie d'aucune question et je prie les honorables députés de respecter ma décision et d'aborder l'étude de la question qui vient maintenant en délibération.

DEPOT DE RAPPORT.

M. W. G. ROCHE (Marquette) : Avant l'appel des questions portées au feuilleton, je tiens à appeler l'attention du premier ministre sur une motion que j'ai présentée le 1er juin 1903, demandant la production d'un rapport qui n'a pas encore été déposé sur le bureau. Ce rapport a trait aux noms de toutes les personnes nommées à des emplois rétribués par l'Etat depuis 1896. D'abord, j'ai posé une interpellation, et l'on m'a dit de demander le dépôt d'un rapport, ce que j'ai fait, mais ce rapport n'a pas encore été déposé.

Sir WILFRID LAURIER : Ce rapport sera déposé sur le bureau à brève échéance. A six heures, je donnerai les instructions voulues pour que ce rapport soit déposé sur le bureau.

CHEMIN DE FER GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La Chambre reprend la délibération du débat ajourné sur la motion de sir Wilfrid Laurier proposant, "Que M. l'Orateur quitte maintenant le fauteuil, afin que la Chambre se forme en comité dans le but de délibérer une certaine résolution concernant la ratification de la convention intervenue entre Sa Majesté le Roi et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, en date du 8 mars 1904," et la motion proposée par M. Borden (Halifax) tendant à amender la première.

M. ARMAND LAVERGNE (Montmagny) : M. l'Orateur, en prenant la parole, je tiens, tout d'abord, à déclarer que je juge inutile de suivre l'exemple de la plupart des députés de la gauche qui ont cru devoir étudier, par le menu, toutes les dispositions du contrat adopté l'année dernière. A titre de représentant de la province de Québec, je tiens à formuler quelques observations en réponse au défi du député de Jacquesé-Cartier (M. Monk). Comme on l'a déjà fait observer, les députés de la gauche chercheraient en vain à dissimuler la vive déception que leur a fait éprouver la lecture des modifications apportées cette année à la loi relative au réseau transcontinental. Ils se flattaient sans doute de l'espoir que les concessions consenties par le gouvernement paraîtraient si intolérables au pays, que la construction de ce réseau en deviendrait impossible. Constatant que leurs espoirs ne se sont pas réalisés et que les modifications apportées au traité primitif n'en modifient ni la nature ni les dispositions maîtresses, ces messieurs ont changé de tactique et déversé tous les flots de leur colère sur la section orientale du réseau. Ils se délectent, pour la plupart, dans la pensée que ces nouvelles modifications donnent le coup de grâce à la partie du réseau que l'Etat doit construire. Eh bien, M. l'Orateur, je ne saurais me ranger à cet avis. Au contraire, ces modifications, si je ne me trompe, assureront dans un prochain avenir la construction de cette partie du réseau.

Je surprendrai sans doute nombre de députés de la gauche en affirmant ici catégoriquement que je suis partisan de la théorie que la construction de la division orientale du réseau est d'urgence, tout comme celle de la partie occidentale, et les harangues que j'ai entendu prononcer par ces messieurs de la gauche n'ont fait que m'affermir dans cette conviction. Citons, entre autre, la déclaration du député de Toronto (M. Osler) qui, après avoir remercié le ciel, de ce que le gouvernement ne construira pas cette partie du réseau, a formulé la proposition qut je vais citer, et d'où il se dégage une singulière odeur d'antipatriotisme :

> En admettant que le gouvernement ne construise pas la section orientale, de North-Bay à Moncton, cette convention ne contient pas un seul article, pas une seule obligation réglementant le transport des marchandises par le Grand Tronc, sauf au bon gré de la compagnie.
>
> Supposons que la construction de la section de l'est ne se termine qu'au bout de dix ans, qu'arrivera-t-il ? Tous les transports du Grand Tronc accumulés à l'ouest de Winnipeg, se dirigeront soit vers Port-Arthur soit vers Duluth ; ils traverseront les lacs et dévieront vers Portland, au plus grand bénéfice des ports des Etats-Unis qu'ils enrichiront et développeront.

Eh ! bien, M. l'Orateur, si l'honorable député est aussi fortement convaincu de la chose que je le suis moi-même, ou qu'il voudrait nous le faire supposer, comment se fait-il qu'il attaque avec tant de violence la section même du réseau qui doit protéger notre commerce contre les Américains? Est-ce bien là l'exemple que les loyalistes de Toronto devraient donner à la population de Québec ? D'ailleurs, ce candide aveu des conservateurs ne suffit-il pas pour établir la nécessité de la construction d'un réseau de chemin de fer d'un océan à l'autre ? Je conseille au député de Toronto-ouest de re-

lire les articles 42 et 43 du contrat. Citons encore un court extrait du discours de l'honorable député :

J'ai lu la réponse du président du Grand Tronc à M. Allen, le directeur démissionnaire qui a motivé sa retraite du conseil de direction en déclarant qu'à son avis, la convention en question force la Compagnie du Grand Tronc a expédier ses transports par des routes canadiennes, au préjudice des têtes de ligne de Portland, que cette compagnie a construites à si grands frais.

Si je ne me trompe, nul député de la droite n'a avancé de plus puissant argument que celui-là en faveur du projet du gouvernement.

Voici un singulier exemple de la bonne foi de l'opposition. Tandis que le député de Jacques-Cartier (M. Monk) donne cours à l'expression des plus vives appréhensions, au sujet de la construction de la section orientale, voici que d'un autre côté, le député de Hastings-est (M. Northrup) déclare, au nom de ses collègues, que tous les députés de l'opposition auraient vu d'un bon œil la construction d'un chemin de fer par la Compagnie du Grand Tronc passant par North-Bay.

Il suffit de jeter un simple coup d'œil sur la carte du pays pour se convaincre que la route de Québec est plus courte que celle de North-Bay et de Toronto. M. l'Orateur, est-ce que la province de Québec et les provinces maritimes seront les seules à ne pas bénéficier de ce grand projet ? Est-ce que les populations de ces anciennes provinces n'ont pas le droit d'exiger que l'Etat leur prête son concours financier pour le développement de leurs territoires ? Le pionnier qui s'enfonce dans la forêt, la hache sur l'épaule, pour conquérir à la civilisation et à la patrie de nouvelle terres, n'a-t-il pas droit, plus que tout autre, à la protection de l'Etat et à sa quote-part des deniers publics ? Ce grand réseau transcontinental, veut-on en faire tout simplement un transporteur de céréales, au lieu d'en faire un facteur de progrès pour tout le pays ? Sur les versants du faîte des bassins de plaine, n'y a-t-il pas lieu de croire que nous trouverons des essences forestières, des minéraux, et des terres se prêtant admirablement à l'agriculture et à la colonisation et surtout des forces hydrauliques, cette richesse naturelle par excellence, la " houille blanche " comme on l'appelle avec raison en Europe ? Voilà les richesses que nous comptons, à bon droit, trouver dans ce pays que nous ne connaissons, au dire du député de Toronto-ouest (M. Osler) que par les relations de voyage d'un " missionnaire visionnaire vivant il y a deux siècles ".

M. l'Orateur, je rappellerai à l'honorable député que ces missionnaires prétendus visionnaires, furent les premiers explorateurs de ce pays. Et partout où Longfellow aurait chanté—

Voici la forêt primitive, voici les pins et les sapins murmurants,

partout se rencontraient les robes noires, la croix du Christ en mains, arborant l'étendard de la civilisation. Ces hommes devaient être parfaitement renseignés sur ce pays, pour lequel nombre d'entre eux sont morts, martyrs de leur abnégation et de leur foi. C'est à ces missionnaires visionnaires que nous devons la création du plus ancien établissement scientifique en Amérique, et les écrits qu'ils nous ont légués, les relations de leurs voyages qu'ils nous ont transmises sont absolument dignes de foi. Ils nous ont donné le découvreur du Mississippi, le père Marquette, et notre premier historien national Charlevoix. Et quand le père Albanel parle de ce pays, ses écrits, bien que datant de deux siècles, sont encore parfaitement marquées au coin de la vérité ; ses paroles sont aussi fraîches que ces roses sauvages dont il parle et qui croissent encore dans les solitudes du pays qu'il a découvert. J'ajouterai qu'ils ont jalonné la route du chemin de fer projeté d'établissements qui ont patfaitement réussi et dont quelques-uns sont encore florissants.

Les conservateurs, du reste, sont-ils en mesure de nous proposer un projet d'un mérite supérieur à celui du gouvernement? Ont-ils même un système quelconque? Quant au projet du chef de l'opposition, je me contenterai de dire que c'est une singulière mosaïque. Dans le long amendement proposé par l'honorable député, tout ce qu'il est possible de découvrir de bon, ce sont les idées mêmes qu'il emprunte au gouvernement. Relisons une partie de cette résolution :

De l'avis de cette Chambre, en étudiant ces problèmes et en inaugurant et développant notre grand réseau national de transports, il importe de viser à assurer le mode de transport le plus moderne et le plus économique pour nos produits et nos importations, et cela par des voies canadiennes et des ports maritimes canadiens, et dans ce but, de rendre les routes canadiennes les plus économiques et les mieux outillées de toutes les routes ; d'ouvrir à la colonisation et au développement industriel des territoires précieux ; de stimuler le commerce interprovincial; de relier plus intimement entre eux les groupes de populations disséminées dans toute l'étendue du pays.

Comment, M. l'Orateur, mais c'est là précisément, en abrégé, le système même que le gouvernement nous présente aujourd'hui. Aux dernières élections, qui ont porté au parlement quelques libéraux, les orateurs conservateurs se sont livrés, au cours de leur campagne dans Ontario, à force déclarations au sujet des dépenses insensées que nécessiterait la construction d'un chemin de fer de Winnipeg à Moncton. D'autre part, dans la province de Québec, les orateurs conservateurs n'ont cessé de dénigrer ces contrées de l'ouest, contrées sans aucune valeur, disaient-ils, et que les libéraux veulent doter d'un chemin de fer.

Dans mon propre comté, les candidats conservateurs ont affirmé que ce pays " est l'habitat des animaux sauvages et des bêtes fé-

roces." On reconnaît bien ici la tactique favorite des tories, variant leur doctrine et leur évangile politique, selon qu'ils s'adressent aux électeurs soit d'Ontario soit de Québec.

Pour mon propre compte, je ne partage nullement l'avis exprimé au sujet de l'ouest par le candidat protectionniste—pardon—le candidat conservateur à Montmagny. Je sais aussi que dans l'est les terres se prêtent bien au développement. Mais bien plus, à l'issue de l'élection, le "Chronicle," de Québec et plus tard le "Rappel," de Montréal, deux organes conservateurs à tous crins, déclarèrent que la victoire des libéraux était due à la popularité du projet du Grand-Tronc-Pacifique. D'autre part, après l'élection de Saint-Jean, les conservateurs s'écrièrent qu'ils devaient leur succès à l'impopularité du projet du Grand-Tronc-Pacifique. Si les libéraux avaient subi une défaite à Québec, ces messieurs l'auraient attribuée à la même cause, et que disent maintenant ces messieurs de la gauche? Le député de Lanark-sud (M. Haggart) se déclare hostile à la construction de la section orientale du réseau. Le député de Jacques-Cartier (M. Monk) craint que l'on ne construise pas la section de l'est. Le député de Montmorency (M. Casgrain) dont je regrette l'absence en ce moment, a combattu énergiquement, l'année dernière de concert avec son organe l'"Evénement," en faveur de la section de l'est. Le député de Sainte-Marie (M. Tarte) nous l'espérons, nous fera connaître son avis sur la question, et bien qu'il n'ait pas encore pris part au débat dans cette Chambre, il écrit beaucoup dans son journal "La Patrie". Or, dans le numéro de samedi dernier, il est affirmé qu'il ne se rencontre point un seul homme pratique qui soit partisan de la construction de la section orientale du réseau, ou qui ne soit convaincu que c'est une entreprise fort hasardeuse. Lorsqu'il détenait un portefeuille, cet honorable député faisait grand état de l'opinion publique de la province de Québec, déclarant qu'on ne saurait trop faire pour cette province ; tandis que cette année, il n'hésite pas à exprimer dans son journal des doutes très sérieux sur les avantages de ce projet qui doit pourtant tourner au bénéfice da la province de Québec. Voilà en quelques mots, l'attitude actuelle de l'opposition. A bon droit pourrions-nous dire à ces messieurs : Accordez vos violons. Les craintes exprimées par les députés de l'opposition au sujet de la contrée sise entre North-Bay et Québec nous reportent au dix-huitième siècle, et nous remettent en mémoire la conquête du Canada par l'armée anglaise, alors que les philosophes français, Voltaire en tête, s'écriaient : "Que nous font, à nous, ces quelques centaines d'arpents de neiges et de glaces?"

L'attitude et le langage des députés de la gauche nous rappellent une époque encore plus lointaine, celle du moyen âge, alors que Colomb traversa pour la première fois la mer de l'ouest. L'histoire rapporte que ses matelots étaient convaincus qu'ils rencontreraient quelque jour un immense et terrible gouffre où leurs vaisseaux seraient engloutis. On connaît la réponse du chef de l'expédition—"Attendez encore trois jours et je vous donnerai un nouveau monde." Nous reposons la même confiance dans notre chef, l'éminent leader de cette Chambre, quand il dit à ceux qui expriment des doutes sur l'avenir : "Attendez quelques années, et nous donnerons au Canada un nouveau monde." On peut l'affirmer sans crainte, lorsque les colons que le chemin de fer transcontinental transportera dans cette contrée, auront abattu la forêt qui est le grand réservoir de la froidure et des gelées, nous aurons un nouveau Québec, un nouvel Ontario et un autre Nouveau-Brunswick, tout comme l'établissement de la section occidentale du réseau donnera aux habitants de l'ouest un nouveau et immense ouest. Il y a quelques années, à la tête du ministère de la colonisation de Québec se trouvait un humble prêtre, le curé Labelle. Il avait pour devise : "Emparons-nous du Nord." Cette devise, il l'a réalisée dans le comté de Labelle, au Nominingue, au lac Saint-Jean. et en nombre d'autres parties de la province. Qu'on me permette de répéter ici ces paroles prophétiques, "emparons-nous du nord." Quant à l'avenir de cette partie septentrionale de notre province, je citerai l'avis exprimé par le "Globe," de Toronto. Il affirme qu'au cours du très rigoureux hiver qui vient de se terminer, le chemin de fer du lac Saint-Jean est le seul dont la circulation n'ait pas été arrêtée par l'amoncellement des neiges.

L'article suivant emprunté au Globe de Toronto en date du 3 mars 1904 prouve que la contrée septentrionale de Québec, qui passe d'ordinaire pour le pays des amoncellements de neiges, n'est pas aussi ensevelie sous les neiges qu'on se plaît à le dire ; car, le chemin de fer le plus septentrional de la province n'a pas supprimé un seul train de marchandises ou de voyageurs au cours de cet hiver d'une sévérité exceptionnelle ; tandis que le tonnage de ses transports accuse des accroissements hebdomadaires, depuis le mois de décembre dernier.

Il y a à peu près dix ans que le chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean est terminé de Québec à Roberval et à Chicoutimi, sur un parcours de 240 milles, traversant une partie de la même contrée sise au nord-ouest de Québec que doit traverser le Grand Tronc-Pacifique. Au cours de cette période de temps, l'exploitation de cette voie ferrée s'est effectuée sans aucune interruption causée par l'encombrement des neiges. Les journaux de Québec nous disent que durant cet hiver exceptionnel et à travers toutes les tempêtes de cette contrée septentrionale, les trains de voyageurs du lac Saint-Jean ont circulé à l'heure précise indiquée au tableau itinéraire, le service des marchandises n'ayant éprouvé aucun retard, tandis que les recettes accusent une augmentation sensible relativement à celles de l'hiver dernier.

Voilà un tableau bien différent de celui que nous ont tracé les visionnaires qui vivaient il y a deux siècles. Quant à la section entre Québec et Moncton, l'œuvre est déjà avancée.

M. LAVERGNE.

Les courageux pionniers qui sont allés jadis se tailler des domaines dans la forêt, y ont fondé nombre de paroisses ; et aujourd'hui ils attendent avec une vive émotion notre décision au sujet de la construction de ce grand réseau transcontinental qui doit les remettre de nouveau en contact avec cette civilisation avancée qu'il leur a fallu quitter, dans l'intérêt même du Canada. Le tracé projeté pour cette ligne a été recommandé en 1864 pour la construction de l'Intercolonial. On a prétendu que ce nouveau chemin de fer serait une ligne parallèle de l'Intercolonial. Eh ! bien, je l'affirme, le chemin de fer projeté entre Québec et Moncton ne sera pas plus parallèle de l'Intercolonial que ce dernier réseau, à l'époque de sa construction, n'était parallèle du chemin de fer Saint-Laurent, ou que le chemin de fer Canadien du Pacifique vers Ottawa n'est parallèle du chemin de fer Canadien de l'Atlantique. La province de Québec et les provinces maritimes bénéficieront énormément de cette entreprise, comme l'ont avoué le député de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart) l'année dernière, et le chef de l'opposition, cette session-ci. Hier soir, le député de Colchester (M. Gourley) s'est prononcé dans le même sens. Voici ce qu'il a déclaré avec ce langage qui le caractérise :

Je le répète, la construction de la section de Québec à Moncton s'impose d'urgence, et je tiens à bien définir ici mon attitude à cet égard. Je suis partisan de la construction de cette section du réseau, d'un bout à l'autre.

Je maintiens que ce qui profite à Québec et aux provinces maritimes bénéficie à tout le Canada, car ce qui est avantageux pour l'ouest favorise la prospérité générale du pays. Les Etats-Unis ont adopté la devise *E pluribus unum*. Cette devise est appropriée à la politique ministérielle, car le gouvernement cherche à rapprocher les groupes épars de l'Amérique britannique du Nord et à mettre la dernière main à l'œuvre de la confédération.

Je ne m'attarderai pas à commenter les propositions tendant à modifier le traité de l'an dernier, attendu que les membres de la droite les ont expliquées clairement et dans tous leurs détails. Permettez-moi, cependant de citer un extrait de " La Presse ", journal conservateur de Montréal, qui, dans un long article dont je ne détacherai que quelques lignes, a exposé la situation avec beaucoup de franchise :

Le rôle de l'opposition est quelquefois bien ingrat, parce que ceux qui en ont la charge ne semblent pas toujours en comprendre l'application vraie. Il n'est pas raisonnable de supposer qu'un comité de treize ou quatorze hommes pris dans l'élite d'une députation, que la confiance du pays maintient au pouvoir, doive se tromper constamment, en tout et partout. Il existe une moyenne de bon sens pour le plus humble des mortels jeté sur cette terre. Est-ce que la fatalité frapperait d'imbécillité ceux que la Providence a placés pour un temps à la gouverne des affaires publiques dans lesquelles elle prend, cependant, un intérêt direct, puisqu'il est convenu de dire : " Tout pouvoir vient de Dieu ? "

Cette année, c'est le Grand Tronc qui intervient, qui s'engage ; et monsieur Borden trouve que cette nouvelle transaction fait disparaître " plusieurs des sauvegardes sur lesquelles s'appuyait le gouvernement."

L'amendement Borden, qui ne nie pas la nécessité du chemin de fer, veut que le pays fasse tous les frais de construction et encoure tous les risques. C'est poser carrément la possession par l'Etat. Jusqu'ici, tous les pays——

Telle est l'attitude des hommes expérimentés qui dirigent le journal le plus important de la province de Québec, et des représentants de Québec et des provinces maritimes.

En terminant qu'on me permette de dire que, tant que l'opposition n'aura pas un bon argument et une politique arrêtée, tant qu'elle se contredira aussi ouvertement, nous nous grouperons autour de notre chef pour défendre cette colossale entreprise, dans l'intérêt de nos districts électoraux, de nos provinces et de notre pays. J'ai foi en l'avenir réservé à la division de l'est ainsi qu'en sa construction et je dois dire que ceux qui expriment la crainte que le chemin ne soit pas construit sont précisément ceux qui combattent le projet et qui devraient jubiler s'ils étaient certains de ce qu'ils affirment.

Celui qui considère les progrès que le Canada a accomplis depuis sept ans sous le régime libéral, celui qui se rappelle que pendant cet intervalle de temps, notre commerce s'est accru de 107 pour 100 dans cette ère des chemins de fer, ne peut que s'émerveiller en songeant à ce que sera le trafic du Grand-Tronc-Pacifique cinq ou dix ans après sa construction.

M. JAMES CLANCY (Bothwell) : Pendant la dernière session du parlement, nous avons presque épuisé ce sujet. L'un des plus importants dont le parlement du Canada ait jamais eu à s'occuper, je crois qu'il faut consacrer beaucoup de temps à son examen et que ce temps ne sera pas perdu. Aujourd'hui, cependant, les choses ont pris une tournure nouvelle.

M. TAYLOR : M. l'Orateur, il doit être possible de rétablir l'ordre parmi les rangs de la droite. Lorsqu'une demi-douzaine de députés se tiennent debout et causent, nous ne pouvons pas entendre l'orateur.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Silence, messieurs.

M. CLANCY : Je réussirai peut-être à me faire entendre un instant. La conduite des députés de la droite m'a chagriné, aujourd'hui surtout, pendant que mon honorable ami, le leader de l'opposition (M. R. L. Borden), saisissait la Chambre d'un sujet d'une importance extrême, à savoir, celui des droits et des prérogatives des membres de la députation. Il est malheureux pour notre pays que les députés de la droite, quelle que soit leur conduite dans la vie privée, dé-

cèlent au parlement un défaut d'éducation qui ne fait pas honneur à une assemblée délibérant. Lorsque les membres de la gauche traitent des questions d'intérêt public, nos adversaires ne devraient pas afficher leur mécontentement en criant à tue-tête ou même en se levant pour aller ici et là ; car ils ont, comme tout autre membre de la Chambre, le privilège de s'absenter, conduite qui serait beaucoup plus digne et convenable.

Je reviens à la question. Je ne crois pas devoir m'excuser de continuer ce débat, car les évènements récents ont fait surgir un problème tout nouveau pour la population de ce pays. La question se présente sous un nouvel aspect ; parmi les députés de la droite qu'il a fallu solliciter ou menacer pour obtenir leur adhésion au projet l'an dernier, il s'en trouve aujourd'hui qui donnent des signes de mécontentement. Autre fait étrange : après des mois de discussion, après la ratification du traité par le parlement, après la nouvelle convention qui change tout ce qui avait été fait, après le discours du très honorable premier ministre, un seul de ses collègues a eu assez de courage pour défendre le projet ministériel ! Où est la phalange des gladiateurs de l'arène parlementaire—des géants, comme les appelle mon honorable ami (M. Clarke)—qui, l'an dernier, défendaient ce projet. Où est le très honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) ? Je crois qu'il s'est même retiré de la Chambre. Où est le ministre des Finances (M. Fielding) qui affirmait au pays que la construction de ce chemin ne coûterait que $13,000,000 ? Il est muet comme une carpe. Où est le ministre des Douanes (M. Paterson) ? Il n'occupe même pas son siège dans cette enceinte. Où est le Directeur général des Postes (sir William Mulock) ? Je crois qu'il est présent, mais on ne l'entend pas et je parie qu'il n'élèvera pas la voix pour défendre le projet. Où est le ministre de la Justice (M. Fitzpatrick) ? Où est le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) ? Nous ne le voyons pas parmi nous. C'est le plus étrange spectacle que nous puissions contempler, celui de deux ministres seulement doués d'assez de courage pour défendre un projet après que tous l'ont mis au jour. Le solliciteur général (M. Lemieux), qui est membre du gouvernement sans faire partie du cabinet, a prononcé hier un des éloquents discours dont il est coutumier, mais jamais, à ma connaissance, il n'a été aussi faible qu'hier soir. Il a prononcé un joli discours. Il plaît toujours à la Chambre ; nous aimons à l'écouter ; ses opinions sont modérées, ses expressions sont polies. S'il n'a convaincu personne hier soir, il a du moins intéressé la Chambre, et lui a procuré un régal intellectuel.

Je demanderai au Directeur général des Postes, en l'absence du premier ministre, où se trouve cette masse de renseignements qu'on nous avait promis l'an dernier, dont on avait inondé le bureau de la Chambre, mais qui ont entièrement disparu cette année ? Nous n'entendons plus parler de ces masses de renseignements. Elles sont allées rejoindre les neiges d'antant. Mais, nous avons autre chose. Quelle était l'attente de la Chambre et du pays ? Tous deux espéraient que pendant les quelques mois de vacances on recueillerait des renseignements utiles. Au moment de nous engager dans une entreprise qui coûtera probablement $150,000,000, lorsque nous demandons des éclaircissements, nos adversaires se contentent de hausser les épaules.

Le premier ministre n'a donné qu'une seule raison de ne pas souffrir de retards. A ceux qui lui demandaient des renseignements complets, il s'est contenté de citer la relation écrite il y a deux cent quarante ou deux cent cinquante ans par un père jésuite qui dit que vers le 24 de juin les rosiers étaient en fleurs et qu'à peine le soleil était-il disparu au couchant qu'il apparaissait de nouveau à l'orient. Voilà tout ce que le premier ministre a daigné communiquer à la Chambre en guise de renseignements circonstanciés qui nous permettraient de nous lancer dans une pareille aventure. Et puis qu'a fait le ministre de l'Intérieur ? Il a envoyé un de ses subalternes dans les bureaux de la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique s'entretenir quelques heures durant avec des ingénieurs de la compagnie. Bien que ces ingénieurs aient imparfaitement exploré le pays, sans pouvoir établir le tracé d'un seul mille de la voie ferrée, ce fonctionnaire revient et dit au ministre qu'il ne voit aucun obstacle à surmonter, qu'on peut à peu de frais établir un chemin de fer à pentes douces. Voilà les renseignements fournis à la Chambre sur cet important sujet pour lui permettre de se prononcer. Hier soir, le Solliciteur général a fortement insisté sur l'un des buts de cette entreprise que la population désire ardemment nous voir atteindre. Il nous a déclaré qu'il fallait avoir un chemin de fer national à travers le continent, une voie ferrée assez bien outillée pour attirer le trafic et transporter les produits de l'Ouest au plus bas prix. J'espère que j'ai bien compris l'honorable député et que j'interprète fidèlement ses sentiments.

M. LEMIEUX : Très bien ! très bien !

M. CLANCY : Naturellement, je suppose que ce sont là les sentiments du solliciteur général, mais il est loin de partager l'opinion de son chef. Je le regrette, mais tant s'en faut que ce dernier ait exprimé le même avis lorsqu'il a exposé son projet à la Chambre en premier lieu ; je dois avouer que depuis il n'a pas retiré une seule des paroles tombées de sa bouche dans cette circonstance-là. Je me range carrément, comme le pays

et les membres de la députation quand ils se dépouillent de leurs préjugés, à l'avis de la gauche qui déclare qu'il n'y a pas lieu de consacrer un seul dollar à la construction à travers le continent d'un chemin de fer national, auquel des circonstances quelconques, d'un intérêt local ou autrement, enlèveraient la moindre parcelle de son excellence ou de son utilité. Or, qu'est-il arrivé? L'honorable gentleman (M. Lemieux) sait parfaitement qu'après avoir fait cette importante déclaration devant la Chambre, il n'a pas pu résister au désir de se rendre en différents endroits pour déclarer que ceux-ci avaient été négligés, disant par exemple, que la cité de Montréal obtenait plus que sa part comparativement à la cité de Québec à laquelle on avait enlevé le terminus de l'Intercolonial pour le donner à Montréal. Il invoquait ces motifs pour expliquer pourquoi on devait avoir des égards particuliers pour la cité de Québec ; il fallait expier les fautes dont on s'était rendu coupable envers elle, et l'expiation consisterait à prolonger cette voie ferrée jusqu'à la ville de Québec. J'espère avoir bien compris l'honorable député et avoir fidèlement interprété ses paroles.

L'honorable M. LEMIEUX : L'honorable député (M. Clancy) me permet-il de lui expliquer certaine chose qu'il ne semble pas avoir comprise l'autre jour. Dans son discours, le représentant de Jacques-Cartier a fait observer que ce chemin ne passerait pas à Montréal, ajoutant qu'il n'y en aurait que pour la ville de Québec. Hier, j'ai répondu à cette critique. J'ai déclaré que j'habitais moi-même à Montréal, quoique je fusse le mandataire de l'un des collèges électoraux du district de Québec, et qu'à titre de citoyen de Montréal, je n'avais pas de plaintes à formuler ; que le gouvernement s'était bien conduit envers cette ville et que, s'il fallait passer par Québec pour abréger la ligne, Montréal n'avait pas lieu de se plaindre. Voilà ce que j'entendais prouver par mon raisonnement.

M. CLANCY : J'accepte les explications de l'honorable député (M. Lemieux). Il est allé plus loin qu'il ne vient de le dire. Non seulement il a fait cette affirmation, mais il l'a prouvée en apportant à l'appui les arguments que j'ai mentionnés. En guise de consolation, je lui dirai qu'il n'est pas le seul qui se soit placé sur ce terrain. Je lui signalerai le discours prononcé l'an dernier par l'un de ses prédécesseurs, aujourd'hui ministre de la Justice (l'honorable M. Fitzpatrick). Celui-ci a invoqué les mêmes raisons, il a dit que Québec avait été négligée, que cette ville avait souffert du prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal, et mon honorable ami (M. Lemieux) nous a répété le même refrain, hier soir. Je crois donc pouvoir déclarer à juste titre que nos adversaires, du premier au dernier, sans excepter l'honorable député qui a prononcé un discours si éloquent heir soir, n'ont pu résister à la tentation de sacrifier les intérêts du chemin aux besoins des groupements particuliers. Que disait le très honorable premier ministre sur ce sujet l'an dernier? Voici :

> Avant d'aller plus loin, il importe de dire que l'idée qui a présidé à notre projet diffère complètement de celle que s'en sont formée nos critiques. A leurs yeux, ce projet n'est qu'une entreprise commerciale qu'il faut juger au seul point de vue des profits et des pertes.

Est-ce là l'objet que l'honorable solliciteur général (M. Lemieux) avait en vue hier soir lorsqu'il déclarait que cette entreprise devait resserrer nos liens nationaux? Au dire du premier ministre, il ne s'agissait pas de dédaigner les questions de clocher ; le chemin de fer desservirait chaque endroit à tour de rôle. L'honorable préopinant (M. Lavergne) a aussi dit que la voie ferrée desservirait les différentes localités. Il faut ouvrir le nord à la colonisation, dit-on. Je suis du nombre de ceux qui croient qu'il faudra coloniser le nord en temps et lieu ; mais j'affirme qu'il ne faut pas pour cela sacrifier notre voie nationale de communication. On nous dira : Mais, nous favoriserons la colonisation. Il ne devrait pas s'agir de colonisation lors de la construction d'une ligne transcontinentale se rendant dans l'ouest, et je désire déclarer de nouveau avec énergie que nous ne devons pas sacrifier un seul avantage de cette ligne, l'allonger ou la raccourcir d'un seul mille, ni nuire en rien à son utilité dans le but de favoriser une localité en particulier. La colonisation a fait des progrès satisfaisants dans Ontario. L'an dernier, cette Chambre a subventionné cinq ou six voies ferrées se dirigeant du sud au nord, et la législature d'Ontario en a fait autant. Le tracé des chemins de fer tient compte des obstacles créés par la nature, il longe les cours d'eau et offre les meilleurs moyens de transporter les produits de la contrée qui consistent principalement en bois à papier, du moins au delà de la ligne de partage des eaux.

Le ministre des Finances s'est engagé plus avant dans ces questions de clocher. Il n'entendait pas chercher le tracé le plus court, loin de là. La ligne la plus longue, ou du moins une longue ligne qui permettait d'offrir des avantages à différentes localités, lui semblait la seule désirable et paraissait réaliser son rêve d'un chemin de fer national à travers le continent. Il disait, d'après le compte rendu des Débats de l'an dernier, page 8805 (v.f.) :

> Le député de Charlotte (Mr. Ganong) peut corroborer ce que j'avance, car, il le sait, la ligne le plus courte du Saint-Laurent à l'Atlantique est vers le port de Saint-André..... Le choix de la route la plus courte vers l'Océan est une considération importante, mais ce n'est pas la seule qui doive entrer en ligne de compte. Il y a d'autres intérêts en jeu dont nous avons dû tenir compte en faisant cette convention.

Que doit-on logiquement inférer de ces paroles ? Qu'on tiendrait compte des différentes localités des provinces maritimes au détriment d'une ligne de cette importance.

L'honorable ministre (M. Fielding) ne s'est pas arrêté là. Il ajoutait, page 8806 :

Le gouvernement ne vise pas à faire choix d'un port à l'exclusion des autres, mais bien à choisir un point de rayonnement vers tous les ports des provinces maritimes..... A notre avis, ce ne serait pas faire acte de sagesse que de choisir un port et de lui donner le monopole.

L'honorable ministre (M. Fielding a fait valoir les titres des endroits suivants : Saint-Jean, Halifax, Sydney, Louisbourg, Country-Harbour, White-Haven, dont il fallait tenir compte. Je ne crains pas de dire qu'une telle ligne de conduite est indigne du gouvernement du Canada et de tout député qui propose à la population la solution du grand problème du transport.

Peut-on s'étonner de voir un si grand nombre de députés garder le silence. Deux ministres seulement ont pris la parole ; les autres demeurent cois et le dernier de ceux qui ont élevé la voix pour défendre le projet, est, soit dit sans intention blessante, le plus jeune membre de la députation. L'honorable député est absent ; s'il était ici je le féliciterais de son beau discours. Il a parlé avec autant d'habileté que ceux qui occupent le banc des ministres et il a fait un aussi bon plaidoyer qu'eux. Cependant, je crois que le public n'acceptera pas ce plaidoyer et qu'il croira que nos adversaires n'ont pas traité la question bien sérieusement. Il attachera autant d'importance aux quelques paroles du benjamin de la Chambre qu'aux déclarations des autres membres de la droite, sans en accepter le brillant discours du représentant de Gaspé qui n'a pas été à la hauteur de sa réputation, hier soir.

Afin d'établir une sage comparaison entre les deux projets dont le pays a à s'occuper, il y a une chose qu'il ne faut pas perdre de vue : l'obligation de transporter les marchandises en hiver aussi bien qu'en été. Personne ne niera que, pendant la saison de la navigation, les neuf dixièmes au moins des denrées de l'ouest seront transportées sur les Grands Lacs de Fort-William à Port-Arthur. Je ne crois pas qu'il se rencontre un seul député d'un côté ou de l'autre de la Chambre qui veuille contredire cette assertion. Quels sont les ports où doivent se rendre pendant la saison de la navigation les marchandises destinées à l'exportation ? Montréal et Québec. Quelles sont les distances respectives à franchir pour atteindre ces deux villes ? Supposons que deux chemins de fer partent de la cité de Winnipeg—j'appellerai l'un l'Intercolonial, comme s'il était prolongé jusque-là, et l'autre le Grand-Tronc-Pacifique. La distance entre Winnipeg et Montréal par terre est de 61 milles plus courte que la distance entre Winnipeg et Québec ; mais, par terre et par eau, il y a 226 milles de moins pour se rendre à Montréal que pour se rendre à Québec. Personne ne prétendra qu'il puisse être dangereux, au point de vue auquel on se place d'ordinaire

—le transport rapide et à bon marché—de rendre les produits à Québec par la voie ferrée transcontinentale plutôt que par la voie navigable. Je vois avec plaisir que le représentant de Gaspé m'approuve.

L'honorable M. LEMIEUX : Mais, en hiver ?

M. CLANCY : Je parlerai bientôt de cet aspect très important de la question. Mon honorable ami admet que ma proposition est raisonnable en ce qui à trait au transport des marchandises pendant la saison de la navigation.

L'honorable M. LEMIEUX : C'est l'opinion de sir Sandford Fleming.

M. CLANCY : Mon honorable ami a prononcé le nom de sir Sandford Fleming. Celui-ci occupe un rang distingué en ce pays. Il y a quarante ans, il passait pour un ingénieur d'une grande habileté ; peut-être est-il encore un ingénieur habile. A ce titre, son opinion doit avoir un grand poids au Canada ; c'est avec raison qu'il fait autorité. Cependant, je n'ai pas encore constaté que sir Sandford Fleming ait appris le premier mot de la question du transport ; à mes yeux, il n'a aucune connaissance ni expérience sur le sujet. Aussi, lorsque l'honorable député cite son opinion en tant qu'ingénieur, cette opinion sera respectée et aura du poids, mais on voudra bien m'excuser si je refuse catégoriquement de reconnaître l'autorité ou le poids de son opinion sur des questions qu'il ne connaît probablement pas mieux que la plupart des membres de cette Chambre.

Je m'occuperai maintenant exclusivement de l'utilité de ce transcontinental, bornant mes observations à la division de l'est, s'étendant de Winnipeg à Saint-Jean ou à Halifax, l'un de ces deux ports devant être le centre du commerce d'exportation pendant l'hiver. Ce sont les seuls ports que nous ayons outillés sur l'Atlantique. Aux deux endroits, nous avons construit des installations terminales et des élévateurs coûteux, dans l'espérance d'y établir un bon commerce du moins en hiver. Québec et Montréal ne peuvent devenir des ports d'hiver. Je le répète, nous n'avons qu'un dixième du trafic de l'ouest pendant l'hiver. Etablissons une comparaison des distances entre Winnipeg et Saint-Jean par les différents chemins de fer. Par le Canadien du Pacifique, la distance est de 59 milles plus courte et par l'Intercolonial elle serait de 189 milles plus longue que par la division de l'est du Grand-Tronc-Pacifique. Il me semble qu'aucun député ne jugera que ces différences sont des facteurs importants. Je ne crois pas que l'honorable député de Gaspé entretienne cette opinion. Son désir, je n'en doute pas, est d'amener les produits canadiens vers les ports de mer du pays. M. Blair calcule que la différence des distances par l'Intercolonial et le Grand-Tronc-Pacifique est bien moindre que 189 milles, mais j'accepte les chiffres mentionnés par nos ad-

versaires. Pour le prouver, je citerai les paroles de M. Blair. Ce dernier n'est pas un personnage sans importance au Canada. Le choix du premier ministre lui a valu une des plus belles positions du pays. Il occupe un poste qui est probablement plus important que tous les autres aux yeux de la population. Il a des fonctions d'une nature plus grave et plus relevée que celles d'aucun autre citoyen. Aussi, faut-il croire qu'il a des vues bien arrêtées et accepter son opinion comme venant d'une personne dont l'expérience et le rang lui permettent de parler avec autorité. L'an dernier, M. Blair, pour prouver que l'Intercolonial était en mesure de rivaliser avec d'autres lignes, tenait ce langage (voir les Débats page 8691, v.f.) :

Il ne faut pas oublier—et je veux insister sur ce point—que les rampes sur l'Intercolonial sont si faibles, que le chemin est si bien fait et qu'il offre des avantages si exceptionnels au trafic, vu qu'il longe la côte, qu'une locomotive peut remorquer des convois sur ce chemin, pour moins d'argent, à 259 milles plus loin que le chemin de fer Canadien du Pacifique, et en moins de temps.

Assurément, l'honorable député de Gaspé (M. Lemieux) ne révoquera pas en doute cette assertion d'une personne si bien en mesure de se prononcer en connaissance de cause. Mais nous avons d'autres témoins, le ministre de l'Intérieur, par exemple, désigné seul par la droite pour tenter de réfuter le discours habile et élaboré de mon honorable ami, le chef de l'opposition. Il est le seul qui ait été choisi pour faire mine de répondre à l'un des plus formidables réquisitoires prononcés contre un gouvernement. Certes, l'opinion de cet homme doit avoir du poids et de l'importance aux yeux des députés de la droite. Ses paroles sont ainsi rapportées à la page 8881 (v. f.) des Débats de 1903 :

Les chiffres que j'ai cités prouvent que l'Intercolonial a pu faire d'excellentes affaires en dépit de la concurrence du Grand Tronc et du Pacifique Canadien, deux lignes plus courtes que l'Intercolonial et—j'insiste sur ce point—plus courtes que ne sera la nouvelle ligne du Grand-Tronc-Pacifique. Et puis, si l'Intercolonial, en vertu de cette convention, peut rivaliser avec la ligne courte de Portland et avec celle de Saint-Jean, pourquoi donc, au nom du sens commun, ne pourrait-il pas concurrencer le nouveau chemin de fer qui passera par la bifurcation de Chaudière.

Voilà la déclaration la plus catégorique de la part du ministre de l'Intérieur à l'effet que l'Intercolonial a pu rivaliser avec le chemin de fer Canadien du Pacifique qui a 259 milles de moins à franchir pour se rendre à Saint-Jean et avec le Grand Tronc dont la ligne de Portland a 442 milles de moins. Certes, s'il en est ainsi, les députés de la droite ne prétendront pas qu'il faille tenir compte d'une différence de 189 milles.

Je demanderai maintenant à mon honorable ami le représentant de Gaspé, si, en présence de cette déclaration de M. Blair et de l'assertion du ministre de l'Intérieur à l'effet que l'Intercolonial a pu rivaliser avec ces deux chemins dont l'un a 259 milles, et l'autre 442 milles de moins long, il prétendra qu'une différence de 189 milles en plus ou en moins peut compter pour quelque chose. Il avouera, j'en suis sûr, que ces déclarations font bonne justice de la prétention de ceux qui veulent que le Grand-Tronc-Pacifique, de Winnipeg à Saint-Jean, ait le moindre avantage dans sa lutte contre les deux autres chemins aboutissant au même point : l'Intercolonial et le chemin de fer Canadien du Pacifique. L'Intercolonial n'aurait que 189 milles de plus, au dire des députés de la droite, ses pentes sont douces et jusqu'ici il a soutenu avec succès la concurrence que lui font ses rivaux, et le Canadien du Pacifique a 59 milles de moins.

La droite dira-t-elle toujours qu'il faut consacrer près de $85,000,000 à la division de l'Est pour construire 1,875 milles de voie ferrée afin d'obtenir le transport d'un dixième des produits, attendu que nos adversaires admettent que les neuf-dixièmes prennent l'autre route? J'espère avoir réussi à persuader à mon honorable ami le député de Gaspé, qu'en ce qui a trait à la division de l'Est, il est indubitable que l'Intercolonial, une fois prolongé jusqu'à la cité de Winnipeg, pourrait rivaliser avec n'importe quel chemin de fer du Canada pour le transport des produits à Saint-Jean ou à Halifax, pendans l'hiver.

Quelle assurance avons-nous que les produits canadiens prendront le chemin de nos ports de mer ? Problème important que le représentant de Gaspé a longuement commenté. Tout disposé que je suis à me laisser convaincre et si persuasif que soit d'ordinaire l'honorable député, son insuccès l'autre soir a été déplorable. Le ministre de l'Intérieur croyait répondre au leader de la gauche lorsqu'il y a quelques jours il disait dans son discours—discours très habile pour la défense de sa cause—que la Chambre ne renfermait pas d'avocats assez retors pour rédiger un article qui obligeât les chemins de fer à transporter les denrées de l'ouest vers les ports de mer du Canada. L'honorable ministre a ensuite proposé son propre remède. Il déclarait (page 8915, v.f., des Débats de 1903) :—

Nous avons refusé d'aider au Grand Tronc à se rendre dans l'ouest et à s'y établir de façon que les produits dont on lui confierait le transport en hiver se dirigeassent nécessairement vers Portland.

Eh bien, supposons que cette ligne soit construite entre Winnipeg et la cité de Québec et de là, jusqu'à la cité de Saint-Jean, serons-nous certains pour cela que les produits canadiens prendront la route de nos ports.

Quelle garantie aurons-nous, tant que subsistera ce danger que les expéditeurs trouvent plus avantageux d'expédier leurs marchandises à Portland qu'à Saint-Jean ou Halifax.

Voyons quelles sont les distances. L'honorable ministre de l'Intérieur a donné comme raison à son refus d'encourager la construction d'un chemin de fer partant de Fort-William ou Port-Arthur que les marchandises seraient expédiées par eau jusqu'à la tête du réseau du Grand Tronc et iraient ensuite à Montréal et de là, à Portland. C'est le raisonnement qu'a fait l'honorable ministre, et dont se sont servis les orateurs de la droite. Alors, quand le chemin de fer aura atteint Québec, de combien l'aura-t-on éloigné de Portland? De dix-huit milles, exactement. Peut-on voir là une garantie? Si on n'a pas autre chose à nous offrir qu'une différence de dix-huit milles, entre le terminus du Grand-Tronc-Pacifique à Québec et le terminus du Grand Tronc à Montréal, si les ports canadiens ne doivent pas avoir d'autre garantie que cette différence de dix-huit milles dans la longueur du trajet, pour atteindre Portland, peut-on prétendre sérieusement que nous serons à l'abri du danger? Toute l'affaire me paraît être la plus grande supercherie qui ait jamais été proposée au parlement. Je ne crois pas qu'un seul membre de cete Chambre voudrait prendre la responsabilité de dire que cette différence de dix-huit milles entre les deux projets empêchera les produits de l'ouest d'être dirigés sur Portland.

Pour l'exécution de cette entreprise, le gouvernement a formé une société. Quelques-uns n'aiment pas ce mot "société." Un honorable député de la droite a prétendu que ce n'était qu'une société pour la forme. Qu'elle soit pour la forme ou autrement, ce n'en est pas moins une société dans le sens absolu du mot, formée entre une grande compagnie de chemin de fer et le gouvernement canadien. Et le gouvernement a conclu cette association, sachant parfaitement que ce chemin de fer ne pourra pas transporter les produits canadiens à des ports canadiens. Pourquoi? Pour la raison bien simple que l'intérêt de l'autre associé est de favoriser le Grand Tronc et à réaliser des bénéfices sur les sommes considérables qu'il a engagées aux Etats-Unis.

Au dire du ministre de l'Intérieur les facilités terminales du Grand-Tronc-Pacifique à Portland ont coûté de $20,000,000 à $25,000,000. Dans quel port canadien trouvera-t-on des avantages égaux à ceux de Portland? Est-ce à Saint-Jean? Alors, par qui les travaux nécessaires seront-ils exécutés? Est-ce à Halifax? Qui nous les fournira? Le court et le long de toute l'affaire c'est que le gouvernement en consentant à cet arrangement a rendu impossible l'expédition des produits canadiens par les ports canadiens. Il n'y a qu'un seul moyen d'atteindre le but que les honorables députés de la droite prétendent avoir en vue, c'est de prolonger l'Intercolonial jusqu'à Winnipeg et de là jusqu'au littoral du Pacifique. Si nos produits sont transportés sur un chemin de fer vraiment national, nous n'avons pas à craindre qu'ils prennent la route d'un port étranger.

Sur un chemin de fer possédé et administré par l'Etat, les marchandises iront vers les ports canadiens, car les taux seront de nature à induire les expéditeurs à adopter cet itinéraire de préférence aux autres.

On dit qu'il est important d'assurer la pénétration du Grand-Tronc-Pacifique dans le Nord-Ouest. Cela n'est-il pas aussi désirable et important pour l'Intercolonial? L'avenir de ce chemin comme celui du Grand-Tronc-Pacifique dépendent entièrement de leur pénétration dans l'ouest. Si l'Intercolonial était prolongé jusqu'à Winnipeg, puis jusqu'au Pacifique, nous n'aurions plus de déficit à enregistrer et le Canada pourrait enfin espérer retirer quelques profits des sommes considérables qu'il a consacrées à cette grande entreprise. A l'heure qu'il est l'Intercolonial est à la merci de tous les chemins de fer canadiens, et ne peut pas rendre les services que nous sommes en droit d'attendre d'une grande route nationale.

Le trafic doit être transporté par les grandes lignes transcontinentales, non seulement celles qui existent déjà, mais aussi celles qui seront construites au fur et à mesure que le pays progressera. Ces compagnies induiront les expéditeurs à choisir leurs lignes de préférence à l'Intercolonial, car on n'ignore pas l'influence qu'exercent les grandes compagnies de chemins de fer sur les expéditeurs. Leurs agents sont activement à l'œuvre par tout le pays, et ils conseillent les expéditeurs sur le meilleur itinéraire à adopter pour expédier leurs produits. Sans doute qu'aucune compagnie de chemin de fer ne voudra s'engager à cela par contrat, mais dans la pratique, elles trouvent le moyen d'arranger ces choses de manière à favoriser ses intérêts.

Si l'Intercolonial était prolongé jusqu'à Winnipeg et de là à l'océan Pacifique, s'il était la propriété de l'Etat et administré dans l'intérêt du peuple, l'ère des déficits cesserait et cette ligne d'intérêt local prendrait les proportions d'une grande voie ferrée nationale.

Il suffit de rappeler un seul fait pour faire bien comprendre la valeur du projet du gouvernement au point de vue commercial. Ces 1,875 milles de chemin qui coûteront de $80,000,000 à $85,000,000, seront livrés gratuitement au Grand-Tronc-Pacifique pendant dix ans. Quelqu'un oserait-il demander au Canadien du Pacifique de céder gratuitement et sans exiger de loyer, au gouvernement ou à une compagnie quelconque, le chemin qu'il possède actuellement entre Winnipeg, Montréal et Québec? Alors, pourquoi nous demande-t-on de faire cadeau au Grand-Tronc-Pacifique, pendant dix ans, du chemin que le gouvernement doit construire entre ces deux points? Est-ce parce que ce chemin, d'après sa nature même, ne sera pas susceptible de donner des bénéfices, n'aura aucune valeur au point de vue commercial? Est-ce plutôt parce qu'on veut faire un don au Grand-Tronc-Pacifique de tous ces millions? Il faut que ce soit l'un ou l'autre. Quel est l'homme de bon sens qui voudrait prétendre

que la ligne du Canadien du Pacifique entre Winnipeg et Montréal, ou Winnipeg et Québec, puisque c'est l'objectif en vue dans les deux cas, n'est pas une ligne de rapport et que le Canadien du Pacifique pourrait la céder gratuitement à une autre compagnie sans exiger un loyer ? Personne ne voudrait soutenir une pareille proposition. Cependant, les honorables députés de la droite sont obligés d'admettre ou que le chemin qu'ils proposent de construire entre Winnipeg et Québec ne rapportera pas un sou d'intérêt pendant dix ans, ou qu'en faisant cet arrangement avec le Grand-Tronc-Pacifique ils lui donnent des millions en pur don.

Je crois qu'il est admis des deux côtés de la Chambre que le Grand-Tronc-Pacifique doit être traité libéralement. Permettez-moi de dire en passant, M. l'Orateur, qu'il a été le pionnier des chemins de fer au Canada et qu'il a rendu de grands services au pays, par le passé. Mais comme pour toutes les corporations, son premier soin est de favoriser ses propres intérêts. Le Grand Tronc a droit à notre considération et je crois que les deux partis politiques reconnaissent que les intérêts de cette compagnie, comme ceux des autres grandes compagnies de chemin de fer, sont intimement liés à ceux du Canada. Je répète qu'aujourd'hui et toujours, nous devons traiter le Grand Tronc avec loyauté et justice, mais rien de plus.

Or, M. l'Orateur, nous accordons à cette compagnie une aide considérable et je dois féliciter en passant nos honorables adversaires sur l'habilité qu'ils ont déployée pour dissimuler l'importance de cette aide, autant que possible. Le parti au pouvoir avait mis dans son programme qu'il ne devait plus être accordé de subventions en terre. L'honorable député de Gaspé (M. Lemieux) nous a cité hier soir le seul cas qu'il ait pu trouver dans lequel le parti libéral a tenu sa promesse. Il nous a dit que le gouvernement avait discontinué le système des subventions en terre, aux compagnies de chemins de fer. Un membre de la gauche, l'honorable député d'Elgin-est (M. Ingram), je crois, lui a demandé ce qu'il avait à dire du chemin de fer de Calgary à Edmonton, dont la subvention en terre a été renouvelée à plusieurs reprises. L'honorable député de Gaspé a répondu à cela que le gouvernement n'avait fait que continuer une politique adoptée par ses prédécesseurs. Le devoir du gouvernement, dans cette circonstance, n'était pas de suivre un mauvais exemple, si c'en était un, mais de laisser périmer cette subvention.

M. LEMIEUX : Il y avait des droits acquis ; nous n'avons fait que renouveler la subvention.

M. CLANCY : Admettons cela, mais que pense-t-il du chemin de fer du Yukon ? Y avait-il, là aussi, des droits acquis ? Mon honorable ami sait le contraire aussi bien que moi, et cependant, c'était le coup le plus hardi jamais tenté par un gouvernement. Le marché avait été conclu quelques semaines avant l'ouverture du parlement, et sans attendre l'assentiment des Chambres. On donnait à cette compagnie d'immenses étendues de terrains dans un pays où le terrain a une valeur incalculable.

Ainsi, l'honorable député, malgré son désir de conserver au parti libéral la confiance de ceux qui ont eu foi en lui, ne peut pas citer une seule promesse que ce parti ait tenue.

Dans cette affaire du Grand-Tronc-Pacifique, les partisans ont eu recours à tous les moyens imaginables pour tromper le public sur la nature et la valeur de l'aide que le gouvernement accorde à cette compagnie. A l'heure qu'il est, partout on a cessé de subventionner la construction des chemins de fer. Rien n'est puérile comme de vouloir justifier l'aide accordée à ce projet par les subventions qui ont pu être données autrefois au Canadien du Pacifique ou à toute autre compagnie de chemin de fer. Il est possible qu'on ait trop donné au Canadien du Pacifique, mais les circonstances n'étaient pas les mêmes. Quoi qu'il en soit, il ne s'agit pas de savoir si nous avons donné plus que ce que promet le gouvernement actuel. Nous avons à décider une question d'après les conditions et les circonstances actuelles, et nous serons responsables de la décision qui sera prise.

Les circonstances aujourd'hui ne sont pas ce qu'elles étaient autrefois, et les subventions qui sont accordées actuellement, ne peuvent pas être comparées à celles qu'on accordait alors. Il ne s'agit pas de savoir si le Canadien du Pacifique a reçu trop ou pas assez. Notre devoir est de ne pas répéter l'erreur que nos adversaires nous reprochent d'avoir commise autrefois. Je n'admets pas qu'une erreur a été commise, mais pour les besoins de la discussion, j'irai jusqu'à dire qu'il est possible que nous ayons été trop généreux. Sans vouloir blesser personne, je répète qu'il est puérile de rappeler aujourd'hui les subventions accordées au chemin de fer Canadien du Pacifique et de vouloir en tirer des arguments favorables au projet actuel.

Depuis une dizaine d'années, les deux partis politiques se sont entendus pour donner un encouragement raisonnable à nos chemins de fer, surtout aux embranchements destinés à alimenter les lignes principales, et sans lesquels une partie de la population serait privée de communications par voie ferrée, pendant des années encore. C'est ainsi que nous avons aidé et subventionné plusieurs lignes de chemins de fer, mais il n'y a pas d'exemple de subventions aussi considérables que celles qu'on se propose de donner au Grand-Tronc-Pacifique sur la division de l'ouest. J'ai dit et je répète que le gouvernement a employé tous les détours imaginables pour faire ratifier ce marché à l'insu du public, sans le mettre au courant de la question, ainsi que j'espère réussir à le démontrer au cours de mes remarques.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

DEUXIEME LECTURE.

Bill (n° 36) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Tobique.—(M. Costigan.)

GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La Chambre reprend le débat sur le Grand-Tronc-Pacifique.

M. CLANCY : M. l'Orateur, au moment où la séance a été suspendue, je parlais des moyens auxquels on a eu recours pour accorder au Grand-Tronc-Pacifique les plus fortes subventions qui aient jamais été données à un chemin de fer au Canada, depuis un grand nombre d'années. Je n'espère pas convaincre les honorables députés de la droite, mais je me fais fort d'établir clairement cette proposition dans tous ses détails. J'ai dit qu'on avait employé toute sorte de détours pour faire croire aux électeurs que pour la première fois le parti libéral avait tenu une de ses promesses, en venant en aide à un chemin de fer sans lui concéder de terrains ni lui accorder de subventions.

De quelle nature sont les subventions qu'on accorde à cette compagnie? Chaque encouragement qui lui est donné est une subvention, mais une subvention détournée. Nous payons d'abord une subvention sous forme d'intérêt, pendant les sept premières années, sur les obligations émises par la compagnie et garanties par le gouvernement, pour la division des montagnes. Cet intérêt sera de $952,000, par année, soit $6,667,500, en tout. Cette subvention est payée en argent, avec les deniers du peuple, et constitue un impôt sur la population, absolument comme si on prenait cet argent pour le donner à la compagnie. La deuxième subvention est sous forme d'une exemption de loyer pendant sept ans, sur la division de l'Est ; cette exemption équivaut à $2,490,000 par année, soit un total de $17,430,000. C'est encore le peuple qui devra payer cette subvention, sous forme d'intérêt sur le coût de la construction, pendant sept ans.

Pas un sou de cette somme ne sera employé sur la division de l'est ; elle ira tout entière à la division de l'ouest et au chemin de fer du Grand Tronc. Toute détournée qu'elle est, c'est donc une subvention, dans le sens absolu du mot.

Je dois dire, avant d'aller plus loin, que je me suis abstenu de ne rien affirmer qui ne soit basé sur les déclarations antérieures des ministres ou des honorables députés de la droite.

Les ministres et les directeurs du chemin de fer du Grand Tronc s'accordent à dire que les 1,000 mille de la section des prairies coûteront $20,000 par mille, et $50,000 par mille, dans la section des montagnes. Le coût moyen des 1,500 milles de chemin entre Winnipeg et le littoral du Pacifique—1,000 milles dans la prairie et 500 milles à travers les montagnes—sera donc de $30,000 par mille. Grâce aux subventions que je viens de mentionner nous avons donc subventionné ces 1,500 milles de chemin de fer jusqu'à concurrence de $16,000 par mille.

Le maximum que la loi nous permet d'accorder à aucun chemin de fer est de $6,400 par mille. Ainsi, au lieu d'accorder au Grand-Tronc-Pacifique la subvention ordinaire de $6,400 que nous acordons aux autres chemins de fer, nous subventionnons toute la section de l'ouest à raison de $16,000 par mille.

Mais ce n'est pas tout : Outre cette subvention de $16,000 par mille, nous accordons encore à la compagnie une exemption de loyer pendant trois ans, sur la division de l'est, à la condition qu'elle paie un intérêt de 3 pour 100 sur le coût du chemin pendant 40 ans. Cet argent est encore payé par le peuple et ne constituera pas une créance contre le Grand-Tronc-Pacifique. Il ne sera pas plus employé sur le chemin que les autres subventions que j'ai mentionnées, et à l'expiration des quarante années, ou lorsque le Grand-Tronc-Pacifique remettra le chemin à l'Etat, et cette somme de $7,470,000 aura été payée, du moins en ce qui concerne le Grand-Tronc-Pacifique. En outre, nous faisons un prêt à la compagnie, pour quarante ans, à 3 pour 100, de trois années d'intérêt sur les obligations garanties, et ces intérêts s'élèvent à la somme de $2,857,500.

Pour rendre la chose plus claire, permettez-moi, M. l'Orateur, de répéter ce dernier arrangement en d'autres termes : Pendant les sept premières années des dix, le gouvernement paie l'intérêt sur les obligations, ce qui n'est ni plus ni moins qu'une subvention à la compagnie. Pendant les trois autres années, la compagnie ne sera pas obligée de payer l'intérêt qu'elle pourra ajouter au capital et payer à l'expiration des quarantes années. C'est donc un prêt de quarante ans, à 3 pour 100 que nous faisons à la compagnie.

Passons maintenant aux engagements que prend le gouvernement. Sur les 500 milles de la section des montagnes, nous garantissons $37,500 par mille, c'est-à-dire, les trois quarts de ce que le gouvernement et le Grand-Tronc-Pacifique calculent que coûtera ce chemin. Pour la section des montagnes, nous garantissons donc une somme de $18,750,000. Sur la section des prairies, nous garantissons $13,000 par mille, sur un parcours de 1,000 milles, soit une somme de $13,000,000.

Mais, ce n'est pas tout ; nous avons d'autres obligations encore. Si les obligations émises pour la section des prairies et celle des montagnes sont vendues au-dessous du pair, nous nous engageons à fournir la différence. Si ces obligations sont vendues à 90 pour 100 nous aurons à garantir une

somme additionnelle de $3,175,000. Nous nous trouvons ainsi à garantir une somme totale de $34,925,000, soit $23,283 par mille. Comme je l'ai expliqué nous avons accordé une subvention de $16,000 par mille, nous avons fait un prêt à la compagnie, et nous garantissons ses obligations jusqu'à concurrence de $23,283 par mille, pour un chemin qui ne coûtera que $30,000 par mille.

Récapitulons tout ce que nous donnons. Une subvention de $16,000, s'élevant à la somme de $24,097,500. Une exemption de loyer, pendant trois ans, sur la division de l'Est, équivalant à $7,470,000. Un prêt de $2,857,500 pendant 40 ans, à 3 pour 100. La garantie des obligations jusqu'à concurrence de $23,283 par mille, ou $34,925,000 en tout. Nous garantissons aussi des obligations temporaires pour venir en aide à la compagnie pendant la période de construction. Nous donnons à la compagnie le droit de passage et tout le terrain dont elle aura besoin pour ses gares, ateliers, hangars et cours sur la division de l'Ouest. Nous lui accordons aussi l'usage des terrains situés le long des cours d'eau navigables dont elle aura besoin. Finalement, nous construisons 1,875 de chemin de fer au coût de $85,000,000 et nous lui en donnons l'usage gratuit pendant dix ans.

Nous construisons la division de l'est, ou du moins une partie, pour permettre au chemin de fer Grand Tronc d'atteindre North-Bay au Fort-William. Faut-il s'étonner de voir que les actionnaires du chemin de fer Grand Tronc aient hésité avant de se lancer dans une pareille entreprise ? Jamais un chemin de fer au Canada n'a reçu autant d'aide et d'assistance. Les conditions sont telles qu'au lieu d'être un avantage, elles sont devenues une menace pour les intérêts du pays. Les raisons de cette extraordinaire libéralité nous sont données par les principaux officiers du chemin de fer Grand Tronc qui ont déclaré que le chemin de fer Grand Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique ont formé une société avec le gouvernemnt. Sir Charles Rivers-Wilson, président du chemin de fer Grand Tronc dit :

Cependant, à la suite de pourparlers avec le gouvernement, ce dernier a présenté un autre bill pour assurer la construction de la ligne projetée depuis le Nouveau-Brunswick jusqu'au Pacifique, le gouvernement et le Grand-Tronc-Pacifique s'associant pour les fins de cette entreprise.

Et encore :

Bien que les aspirations du premier ministre eussent cette ampleur et ce caractère essentiellement national, nos directeurs, de leur côté, virent que de la mise à exécution de ce projet pourraient résulter de grands avantages pour leur compagnie, en lui assurant avec le Nord-Ouest un raccordement qui autrement serait donné à une autre compagnie.

Le chemin de fer du Grand Tronc comprenait fort bien qu'une autre compagnie pourrait se présenter et se charger de l'entreprise. Ce n'était assurément pas une offre à dédaigner. Les directeurs du chemin de fer du Grand Tronc comprenaient qu'il fallait l'accepter au plus tôt, sous peine de la voir passer à une autre compagnie.

Cela permettait à notre compagnie de recueillir sa part des avantages qu'offre ce vaste et fertile pays. Par conséquent, le résultat de l'arrangement fut une combinaison de ces deux intérêts pour la construction du chemin projeté, comme je l'ai dit, au moyen d'une société formée entre le gouvernement et le Grand-Tronc-Pacifique appuyée qu'était cette dernière par l'influence et les relations du Grand Tronc.

M. Alfred Smithers, vice-président du chemin de fer Grand Tronc dit aussi :

Comme nous l'a dit le président— et comme j'étais avec lui à Winipeg, l'an dernier, je suis en état de corroborer ce qu'il vient de dire—on désire notre présence dans le Nord-Ouest ; le gouvernement a formé une société avec nous, pour nous permettre de pénétrer dans cette partie du pays.

Lord Welby, de son côté, s'exprime ainsi :

Je puis dire que nous avons amené le gouvernement à devenir notre associé, dans les dépenses que nécessitera cette section des montagnes. Cela veut dire que nous avons confondu ses intérêts avec les nôtres et que par conséquent nous sommes assurés de sa cordiale coopération et de son consentement à toute proposition raisonnable que nous pourrions lui faire.

Peut-on expliquer plus clairement pourquoi le Grand-Tronc-Pacifique a été traité si libéralement, plus libéralement que tout autre chemin de fer au Canada ? N'est-il pas de toute évidence que le Grand-Tronc-Pacifique est l'associé du gouvernement ? On admettra que c'est une innovation, que c'est la première fois que le gouvernement du Canada devient l'associé d'une grande compagnie de chemin de fer. Je ne conçois rien de plus hostile à l'établissement d'un bon système de transport dans ce pays que de lier ainsi notre sort à celui d'une grande compagnie quelconque. Tant que cette société existera, le gouvernement tiendra à tenir ses engagements envers son associé, et tant que cet état de choses subsistera, les intérêts du pays en souffriront. Supposons, par exemple, qu'une des conditions du contrat n'ait pas été remplie. Le gouvernement n'oserait pas venir avouer devant le parlement que l'arrangement n'a pas été observé. Il emploierait tous les moyens pour favoriser son associé au détriment des autres compagnies de chemins de fer qui ont les mêmes droits et les mêmes intérêts, et qui méritent d'être traitées sur le même pied.

Qui devra supporter le fardeau de cette dette qu'il faudra contracter, si ce n'est le peuple de ce pays ? Comme l'a expliqué l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) l'exécution de ce projet occasionnera une dépense d'environ $150,000,000 ; cette somme sera ajoutée à notre dette actuelle, et les contribuables devront en payer l'intérêt d'année en année.

En échange des avantages conférés au Grand-Tronc-Pacifique, le public obtient-il

des taux plus modérés, ou quelques faveurs spéciales ? Pas du tout, il ne reçoit rien autre chose que ce qu'il peut obtenir de toute autre compagnie de chemin de fer. Je maintiens donc que cette association n'a eu d'autre résultat que d'hypothéquer les ressources du Canada au profit d'une compagnie de chemin de fer que nous devrons protéger comme une banque protège un client dans la crainte qu'il ne devienne incapable de faire honneur à ses engagements. Il ne peut pas exister d'autres relations entre un gouvernement et une compagnie dont il est devenu l'associé. Cette innovation qui n'existe dans nul autre pays, aura des résultats désastreux pour le Canada. Dans la république voisine, certains Etats ont pu prendre des actions dans une compagnie de chemin de fer, mais jamais on n'en a vu un lier son sort à celui d'une grande compagnie de chemin de fer. Il est de notre devoir d'encourager les entreprises de chemin de fer dans ce pays, et de donner à toutes les compagnies un égal avantage de réaliser des bénéfices, mais la conduite du gouvernement dans cette affaire l'empêchera d'agir avec impartialité.

Ceux qui se rendent compte de l'importance de la question, se disent : puisque nous donnons au Grand-Tronc-Pacifique des subventions si considérables que nous le construisons presque entièrement à nos propres frais, pourquoi ne pas prolonger l'Intercolonial jusqu'à l'ouest, et rester propriétaire du chemin ?

Aux termes du contrat actuel, nous construirons une partie du chemin que nous cèderons ensuite à une compagnie en vertu d'un bail qui la rendra virtuellement propriétaire du chemin pendant 50 ans. C'est bien beau de dire que nous nous réservons un privilège de circulation sur cette voie, tant pour l'Intercolonial que pour tout autre chemin de fer qui pourrait être construit.

Tout le monde sait que cette restriction n'a pas la moindre valeur. Il n'est pas possible, en vertu de ce contrat, d'obtenir un permis de circulation, sans recourir à un arbitrage en cas de dissentiment. En l'absence de tout contrat, la couronne peut toujours exercer son droit de domaine éminent, et dans ce cas, aussi, il faudrait avoir recours à l'arbitrage.

Nous pourrions prendre demain possession du Canadien du Pacifique moyennant compensation, et notre position serait tout aussi bonne qu'en vertu de ce contrat qui nous accorde un privilège de circulation sur ce chemin. Ce ne sont là que des incidents du projet, pour bien dire, et ils ne nous donnent pas plus de pouvoirs que s'il n'existait pas de contrat.

Supposons maintenant le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à la côte du Pacifique. La division de l'est, entre Winnipeg et Moncton, une distance de 1,875 milles, au coût moyen de $45,000 par mille, entraînerait une dépense totale de $84,000,000. Le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Winnipeg, une distance de 1,414 milles, au même prix par mille, coûterait $63,000,000, soit une économie de $21,000,000. Ensuite, la division de l'ouest, de Winnipeg au littoral du Pacifique, une distance de 1,500 milles, au coût moyen de $30,000 par mille, nécessiterait une autre dépense de $45,000,000.

Le coût de construction serait le même dans les deux cas, mais que d'avantages nous rapporterait le prolongement de l'Intercolonial ! Nous n'aurions pas à payer la subvention de $24,097,000 que nous donnons au Grand-Tronc-Pacifique ; nous économiserions trois ans de loyer dont nous faisons remise à la compagnie, soit une somme de $7,470,000. Sur la division de l'ouest nous réaliserions une économie de $31,567,000. En entreprenant la construction de l'Intercolonial depuis Montréal jusqu'à Fort-Simpson, nous économiserions $52,657,000.

Sir Wm. MULOCK (directeur général des Postes) : L'honorable député me permet-il de lui poser une question ?

Puisqu'il a entrepris de nous expliquer le côté financier du contre-projet de l'honorable chef de l'opposition, peut-il nous donner le coût approximatif du prolongement de l'Intercolonial de Montréal aux côtes du Pacifique ?

M. CLANCY : Je me suis efforcé d'être aussi clair que possible, et je vois avec plaisir l'honorable directeur général des Postes me poser cette question. Elle me permettra de m'expliquer encore plus clairement que je n'aurais pu le faire sans cette interruption. J'applique la même règle dans les deux cas. Comme l'a expliqué l'honorable chef de l'opposition, le coût moyen des 1,875 milles, de Moncton à Winnipeg, y compris la perte de l'intérêt pendant la période de construction, est de $45,000 par mille. Pour prolonger l'Intercolonial de Montréal à Winnipeg, il faudrait construire non pas 1,875 milles de chemin, mais 1,414 seulement, car une partie existe déjà. En appliquant la même règle, je dis que ces 1,414 milles coûteraient $45,000 par mille. L'honorable ministre peut voir que ce calcul est parfaitement légitime.

Sir Wm. MULOCK : Quel est le coût total de Montréal au Pacifique ?

M. CLANCY : 1,414 milles à $45,000 par mille coûteraient $63,000,000, soit une économie de $21,000,000.

Sir Wm. MULOCK : Quel est le coût total de Montréal au Pacifique ?

M. CLANCY : Je suis à l'expliquer. D'après les données des honorables ministres eux-mêmes, un chemin de Winnipeg au littoral du Pacifique coûterait $20,000 par mille à travers la prairie et $50,000 à travers les montagnes.

Je suppose que c'est ce que coûterait au gouvernement le prolongement du chemin de fer Intercolonial depuis Winnipeg jusqu'à la côte du Pacifique, ce qui ferait une moyenne de $30,000 par mille.

Sir WILLIAM MULOCK : Quel serait le coût total?

M. CLANCY : L'honorable ministre peut calculer cela lui-même.

Sir WILLIAM MULOCK: Je demande à l'honorable député de nous donner les chiffres.

M. CLANCY : Je satisferai avec plaisir l'honorable ministre plus tard.

Sir WILLIAM MULOCK : Ne craignez pas : dites-nous en le coût.

M. CLANCY : Je me base sur les calculs de l'honorable ministre pour le coût.

Sir WILLIAM MULOCK : Donnez-nous les chiffres.

M. CLANCY : Je les ai donnés. J'ai donné le coût dans les deux cas. J'ai donné le coût de la division de l'Est et celui de la division de l'Ouest. Au sujet de la division de l'Ouest les deux projets sont identiques, et si le gouvernement sait ce que son projet va coûter, par le fait il sait exactement ce que coûtera le projet de mon honorable ami le chef de l'opposition. Ce n'est pas la dépense qui devrait nous effrayer parce que le pays ferait ainsi que je l'ai démontré, une économie de $50,000,000 en adoptant le projet du chef de l'opposition. Nous ferions d'abord une économie en ne construisant pas la section de Moncton à Québec, qui est complètement inutile au point de vue d'une route transcontinentale. Puis nous aurions l'avantage de prolonger l'Intercolonial dans la direction de Winnipeg, et nous n'aurions pas à construire la différence entre 1,875 et 1,414 milles de chemin de fer. Le projet du gouvernement entraîne en outre la dépense inutile de construire un chemin de fer parallèle à l'Intercolonial depuis Moncton jusqu'à la cité de Montréal, et cela sans aucune nécessité. Dans ces circonstances nous n'avons pas de raison d'hésiter à entreprendre la construction du chemin de fer nous-mêmes. Si les perspectives sont aussi brillantes que nous les ont dépeintes les amis du gouvernement, quand même elles ne réaliseraient que la moitié des espérances que l'on expose. Ce serait le devoir du gouvernement de construire le chemin lui-même, et de cette façon d'économiser l'argent du peuple qui alors serait propriétaire du chemin et en retirerait tous les bénéfices.

Mais je veux citer les paroles des honorables ministres les uns après les autres. L'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) a dit qu'il fallait un autre chemin immédiatement à cause de l'abondance du trafic. Il nous a dit que le trafic s'entassait à l'autre bout, et que si on ne procurait pas les moyens de le transporter, il prendrait la route des chemins de fer et des ports américains ; ce qui serait autant de perte pour le pays. Voici ce qu'il a dit :

> Il n'est personne tant soit peu au courant de la situation, qui puisse contester que si l'on ne prend pas au plus tôt les mesures nécesaires pour faire disparaître cette congestion du trafic, non seulement pour le blé, mais pour le bétail et nos produits de toute sorte destinés à l'exportation, aussi surement que le soleil brille sur nous, la plus grande partie de ce commerce s'en ira vers les Etats-Unis. C'est même ce qui se fait déjà.

Et plus loin l'honorable ministre disait :

> Les bénéfices nets du chemin de fer Canadien du Pacifique, durant l'exercice terminé le 30 juin 1902, ont été de $14,085,000 et l'an dernier, de $15,000,000. Cette entreprise a été très heureuse et si la compagnie était appelée demain à rembourser tout ce qu'elle a reçu en argent ou en terre, à titre de subvention, elle serait encore solvable, solidement assise et prospère. Or, la ligne du Grand-Tronc-Pacifique entre Québec et Winnipeg sera plus avantageuse que celle du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Laissez-moi vous citer, maintenant, les paroles de l'expert en chemins de fer de l'honorable premier ministre, je veux parler de l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) que je regrette de ne pas voir à son siège. Il calculait ce que le Canadien du Pacifique aurait à remettre au pays s'il devait rembourser tout ce qui lui a été donné sous forme de subventions en terres et en argent. Nous trouvons à la page 8764 des Débats de 1903 ce que l'honorable député avait à dire sur le sujet :

> En 1886, je recevais de lord Mount-Stephen une lettre me complimentant et me remerciant d'un discours dans lequel j'attaquais la politique du gouvernement et au cours duquel je démontrais quels énormes privilèges la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique avait obtenus, quel marché avantageux elle avait conclu avec le gouvernement. Cette lettre me félicitait d'avoir tâché d'agir avec justice, et l'on m'informait que mon discours avait beaucoup contribué à affermir le crédit de la compagnie.

Puis l'honorable député donnait le chiffre de ce que, suivant ses calculs, le gouvernement avait donné à la Compagnie du Canadien du Pacifique pour l'aider à construire son chemin. Il disait :

> Elle a reçu un subside de $25,000,000 ; elle a reçu les 643 milles de chemins de fer achevés qui avaient coûté, y compris les études topographiques, $35,000 en chiffres ronds elle a reçu 25,000,000 d'acres de terres valant au bas mot $3 l'acre, soit $75,000,000.

Telle était la somme que la Compagnie du Canadien du Pacifique, d'après l'honorable député de Norfolk-nord, pouvait rembourser au pays et rester encore une compagnie solvable. Pourquoi le parti libéral ferait-il aujourd'hui ce qu'il a si énergiquement condamné dans le passé ? S'il était sincère dans sa critique de la politique suivie lors de la construction du Canadien du Pacifique, il devrait aujourd'hui approuver la proposition de mon honorable ami le chef de l'opposition qui veut que nous retenions le chemin de fer pour le bénéfice du pays.

Nous avons entendu d'autres ministres nous parler de l'avenir du chemin dans l'ouest. Le ministre de l'Agriculture (l'hono-

rable M. Fisher) a dit dans un discours l'année dernière, qu'en 1901, l'ouest avait produit 63,310,000 boisseaux de blé. Il a prédit qu'en 1911, lorsque ce chemin serait construit, la récolte de blé sera de 117,000,000 boisseaux. La récolte d'orge en 1901 a été de 7,331,000 boisseaux et il a prédit qu'en 1911 elle serait de 13,824,000 boisseaux. L'avoine, qui a donné 38,909,000 boisseaux en 1901, doit rapporter en 1911 d'après lui, 83,400,000 boisseaux. Enfin, il a affirmé avec confiance que la récolte totale du grain qui en 1901 était de 109,550,909 boisseaux, serait en 1911, lorsque le Grand-Tronc-Pacifique serait terminé jusqu'à la côte, d'au moins 211,000,000 de boisseaux. Ces chiffres ne sont-ils pas de nature à encourager le pays à entreprendre la construction d'un chemin dans l'ouest au lieu de le donner au Grand-Tronc-Pacifique ? Je crois que tout prouve que le gouvernement devrait construire le chemin lui-même. Mais il y a un autre témoin que je désire faire comparaître devant cette Chambre. C'est M. Charles Hays parlant devant les actionnaires réunis en assemblée à Londres, au cours du mois dernier. Voici ses paroles:

Messieurs, la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique sera dans une situation bien différente de celle d'un chemin de fer nouveau s'étendant à travers le territoire dont je vous ai parlé, car la Compagnie du Grand Tronc, compagnie affiliée, a déjà un trafic considérable à expédier dans l'ouest. Cette compagnie donne aujourd'hui ce trafic à un chemin de fer rival, et il n'y aura pas à attendre cinq, dix, ou quinze ans pour créer un trafic ; le chemin commencera avec un trafic établi, un trafic très rémunérateur.

Nous devrions certainement garder cette fortune pour le pays au lieu de la céder à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Mais M. Hays n'a pas encore tout dit. Dans le même discours, il s'exprimait ainsi :

Plusieurs d'entre vous vivront vieux pour voir le Grand-Tronc-Pacifique transporter autant de grain à la côte du Pacifique à destination de la Chine, du Japon et de l'Orient, qu'il en transportera dans la direction de l'est.

Comment pourrions-nous hésiter un seul instant à nous décider ? Après ce que nous ont dit des hommes aussi importants que le ministre de l'Intérieur, le ministre de l'Agriculture et l'honorable député de Norfolk-nord dont j'ai cité les paroles, quelle crainte pourrions-nous avoir à nous engager dans une entreprise de ce genre ? Ne serons-nous pas coupables d'une folie criminelle, si nous laissions échapper l'occasion qui s'offre de garder pour le pays les profits en perspective, au lieu de les laisser tomber dans la caisse d'une corporation particulière?

Les honorables députés de la droite objectent toutes les difficultés inséparables de la possession des chemins de fer par l'Etat. Je regrette beaucoup que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Emmerson) ne soit pas à son siège ce soir. Une chose très étrange en rapport avec ce projet est la position qu'occupe le ministre des Chemins de fer et Canaux. Ce n'est pas ce ministre qui a présenté ce bill à la Chambre l'année dernière, mais le premier ministre. Le ministre des Chemins de fer et Canaux de cette époque, l'honorable M. Blair, en a lui-même donné l'explication à la Chambre. Il nous a dit qu'il n'approuvait pas le projet, et il en a donné les raisons. Plutôt que d'être responsable du projet, il est sorti du cabinet. Il est facile de s'expliquer alors pourquoi ce bill a été présenté par l'honorable premier ministre et non par le ministre des Chemins de fer et Canaux. Mais aujourd'hui, la Chambre voudrait savoir pourquoi ce nouveau contrat n'a pas été soumis à la Chambre par le nouveau ministre des Chemins de fer et Canaux. Cet honorable ministre pourra peut-être nous expliquer cela plus tard. Il est possible que le silence qu'il a gardé jusqu'à ce jour indique le sentiment dans lequel il a signé ce contrat. Il a dû le signer d'une main tremblante, et il n'a pas eu le courage de rester dans la Chambre pendant ce débat. Encore moins nous a-t-il dit pourquoi le ministre de l'Intérieur a été chargé à sa place de répondre au chef de l'opposition.

Je pourrais peut-être expliquer pourquoi le ministre des Chemins de fer et Canaux n'a pas exposé lui-même à la Chambre ces amendements apportés au contrat ; pourquoi il s'est absenté de son siège et pourquoi il est resté silencieux depuis le commencement de la session au sujet de cette question. L'Intercolonial s'étend maintenant depuis Sydney, sur la côte de l'Atlantique, jusqu'à Montréal, et si nous devons avoir un chemin de fer d'un océan à l'autre, il faut absolument en venir à une décision et faire un choix entre les terminus actuels de l'Intercolonial. Or, l'année dernière, le ministre actuel des Chemins de fer et Canaux était en faveur du prolongement de l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne. Je ferais peut-être mieux de lire à la Chambre ce qu'il disait à ce sujet. Voici les paroles que nous trouvons à la page 8992 des Débats de l'année dernière :

Mais il est une chose que je désire mentionner, et cela au sujet de la proposition faite par l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux relativement au prolongement du chemin de fer Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne, afin d'assurer à cette ligne une partie du trafic qui vient par les lacs. Cette idée me sourit beaucoup.

L'honorable député qui a prononcé ces paroles ne se montre pas souvent dans cette enceinte. Mais il a dit plus que ce que je viens de rapporter. Non seulement il voulait prolonger l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne, mais il voulait que le gouvernement adoptât le principe des chemins de fer de l'Etat sans aucune réserve mentale ou autre. Telle était l'opinion alors du ministre des Chemins de fer et Canaux actuel ; mais voyons ses autres paroles que nous trouvons à la page 8984 des Débats :

Ceux qui ont donné quelque attention à la ligne de conduite que j'ai suivie relativement à ce projet de chemin de fer (s'il en est qui m'ont fait cet honneur), savent que j'ai prêché non seulement en cette Chambre, mais au comité des chemins de fer, le prolongement de l'Intercolonial dans le Nord-Ouest et l'exploitation des chemins de fer par le gouvernement.

Il ne peut plus y avoir de doute sur ses opinions. Mais il est allé plus loin que cela encore ; il a montré les avantages que le gouvernement pourrait retirer s'il adoptait le principe de la propriété des chemins de fer par l'Etat. Voici ce qu'il a dit :

Le gouveruement possédant et exploitant ce chemin, pourrait recueillir le trafic de l'Ouest, le transporter à Québec, l'écouler par voie de l'Intercolonial, en dépit de la distance plus grande, et assurer ce trafic à nos ports de l'est, quand même cela devrait-il se faire à perte.

Ce sont là les paroles du ministre actuel des Chemins de fer et Canaux. Mais il est allé encore plus loin. Il a discuté les difficultés qu'offrait la propriété des chemins de fer par l'Etat. Après avoir bien étudié la question il en est venu à la conclusion que le plan n'offrait pas d'embarras sérieux. Il s'est fermement convaincu que c'était la meilleure chose à faire, et à la page 8989 des Débats de l'année dernière, il discutait comme suit les difficultés de la propriété et de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat.

Le danger des influences de parti n'est pas, après tout, si grave dans mon opinion. Il n'est certainement pas assez grave pour nous porter à décider la question d'après cette seule donnée, surtout lorsque nous tenons compte d'un fait dont tous admettront l'existence : la grande influence politique des compagnies de chemins de fer.

Elles exercent certainement une influence sur le gouvernement actuel et la Compagnie du Grand Tronc plus que toute autre. Voici donc, M. l'Orateur, des paroles qui montrent que leur auteur favorise amplement d'abord le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne, ensuite l'adoption sans réserve du principe de la propriété des chemins de fer par l'Etat, et il finit par montrer les bénéfices que le pays en retirerait. Il ne voyait pas de difficultés et dans ses derniers mots, que je veux que la Chambre, M. l'Orateur, se rappelle. Voici ce qu'il disait :

J'étais sincère dans mes convictions et je suis fortement en faveur de la possession et de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat.

Est-il étonnant après cela que l'on ait cité l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux ? Est-il étonnant aussi que cet honorable ministre ait refusé de défendre ce projet ? Est-il étonnant que dans de telles circonstances il ait honte de se lever et d'essayer à se justifier ? L'honorable ministre a dit qu'il était sincère et je le crois. S'il était sincère, en quelle situation se trouve-t-il aujourd'hui ? Se contredira-t-il aujourd'hui et se rendra-t-il ridicule ? Reniera-t-il tout ce qu'il a dit l'année dernièer ? Dira-t-il qu'il jouait la comédie devant la Chambre l'année dernière ? Ou agira-t-il comme un homme d'honneur et remettra-t-il son portefeuille de ministre des Chemins de fer et Canaux comme protestation ainsi que l'a fait son prédécesseur ?

Une VOIX : Et le traitement ?

M. CLANCY : Je ne parlerai pas du traitement. Ce serait une bien pauvre considération dans une question d'aussi grande importance, et je préfère croire que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a des vues plus élevées. Je suis certain que, comme doit le faire tout honnête homme, il estime sa réputation à un prix beaucoup plus élevé que celui du traitement qu'il reçoit comme ministre. Dans ce cas-là il devra refuser de donner son appui à tout projet de ce genre. Il s'est engagé si clairement sur cette question, devant la Chambre et devant le pays, qu'il ne peut plus revenir sur ses pas.

M. l'Orateur, je regrette que l'honorable ministre ait fait sa soumission avec tant de complaisance. Je comprends, cependant, que le gouvernement joue la comédie dans leurs explications les ministres n'ont pas tenté un semblant de défense de leurs actes ? Ont-ils essayé à défendre le projet du gouvernement, et dans quelle situation ont-ils placé leurs partisans qui les ont honnêtement appuyés ? Je ne connais pas un député de la droite qui, pourvu qu'il ne mette pas en péril l'existence de son parti politique, n'a pas protesté contre cette entreprise. La chose ne pouvait être tenue secrète. L'année dernière, lorsque le bill a été présenté à la Chambre, on rencontrait dans les corridors et partout dans les rues d'Ottawa des députés qui vous disait non pas secrètement, mais ouvertement, que ce projet ne pouvait être appuyé et qu'ils ne l'appuierait pas. Il est vrai que les exigences de parti les ont forcés à changer d'avis depuis, mais leurs chefs leur avaient à cette époque, donné certaines assurances avec lesquelles ils calmaient leurs conscience timorée et justifiaient l'appui qu'ils donnaient au projet. Quelles étaient ces assurances ? Il y avait d'abord l'assurance du ministre de l'Intérieur, la principale sur laquelle ils ont appuyé leur vote. Le ministre de l'Intérieur assurait à la Chambre et à ses partisans, afin de conserver leur appui, que le maximum de la responsabilité du pays serait ainsi qu'on peut le lire à la page 8893 des Débats de l'année dernière :

Par conséquent, lorsque nous garantissons l'intérêt sur une dépense maxima de $30,000 par mille dans la section des montagnes de ce chemin de fer, l'intérêt sur le coût de construction pendant cinq ans est compris dans les $30,000 par mille ; et c'est là la moyenne de notre dette.

Cette déclaration s'est-elle réalisée ? L'honorable monsieur sait le contraire. Nous n'avons pas de maximum de $30,000 par

mille. Le gouvernement a, sans avoir obtenu le consentement de ses partisans, élevé le chiffre à $37,500 par mille. Telle était l'assurance que le gouvernement a donnée à ses partisans pour obtenir leur appui. Nous avons ensuite la condition concernant le défaut de paiement des intérêts, et à ce sujet nous avons l'assurance d'un ministre de la Justice qui disait :

Dans le cas où la compagnie manquerait de payer l'intérêt des obligations garanties par l'Etat, nous prendrons possession du chemin de fer et de son outillage, et les porteurs de la deuxième émission d'obligations seraient obligés de s'adresser à la Compagnie du Grand Tronc pour le paiement. On le voit donc, cette compagnie sera intéressée à ce que le service de l'intérêt ne demeure pas en souffrance.

Telle était l'assurance que le ministre de la Justice donnait à la Chambre en cette circonstance. Sommes-nous dans cette position aujourd'hui ? Pouvons-nous prendre possession du chemin au cas de défaut de paiement ? Nous n'avons plus les hypothèques ainsi que l'a fait remarquer mon honorable ami, le chef de l'opposition. Nous avons un simple instrument, non pas une hypothèque. Dans le cas d'insuccès, et au cas où l'on permettrait à la compagnie de ne pas payer ses intérêts pendant les premiers cinq ans, nous ne pouvons pas prendre d'exécution contre elle. Mais nous consentons à reprendre le chemin, à payer les dettes de la compagnie, et à lui remettre le chemin ensuite. Je veux donner un exemple de cette transaction à mon honorable ami le directeur général des Postes (sir William Mulock). Supposons qu'il vende un cheval à son voisin, à condition que celui-ci devra le lui payer à une certaine date.

Supposons que plus tard il accorde un nouveau délai à l'acheteur, et que plus tard encore il fasse une convention, par laquelle l'acheteur refuse ou néglige de payer, il reprendra le cheval, le fera travailler jusqu'à ce que la dette soit payée, et ensuite il remettra le cheval à celui auquel il l'a vendu. C'est exactement le marché que le gouvernement fait avec la compagnie. Mais nous avons encore l'assurance de l'éloquent député de Gaspé, l'honorable solliciteur général (M. Lemieux). L'honorable solliciteur général tenant les Débats à la main hier soir, dans une pose dramatique qui convenait parfaitement à un acteur si habile, nous a dit : Voici le livre des livres. Comme nous sommes heureux d'avoir imprimé des discours des membres des deux côtés de la Chambre. C'est une condition indispensable dans cette Chambre que nous sachions ce qui se fait et il a dit : Ceci est pour le peuple le livre des livres. Or, je veux lire dans ce livre des livres ce que l'honorable solliciteur général lui-même avait à dire pour rassurer les partisans du gouvernement dont il fait aujourd'hui partie. Voici donc à la page 8787 (v.a.) des Débats de 1903, ce que l'honorable solliciteur général disait pour rassurer les amis du parti libéral, et les convaincre que le contrat était excellent, que le pays ne courait pas de risques, qu'il y avait toujours des remèdes et qu'il serait de leur devoir de les appliquer si le besoin s'en faisait sentir.

Pour assurer le paiement des obligations garanties par l'Etat, la compagnie lui consentira des hypothèques qu'il pourra faire valoir si la compagnie néglige de payer les obligations.

L'honorable député de Gaspé qui fait aujourd'hui partie de l'administration et sera probablement bientôt membre du cabinet, est-il prêt à répéter aujourd'hui ce qu'il disait alors? Je crois qu'il est de son devoir, et je veux lui en procurer l'occasion, de répudier ce qu'il a dit ou de dire : J'ai trompé le peuple alors. Il devrait dire : Je le croyais alors, et je le crois aujourd'hui, je n'étais pas membre du gouvernement alors, je le suis aujourd'hui.

Mais il y en a d'autres qui ont donné des assurances à la Chambre l'année dernière. Il y a le ministre des Finances. Je regrette beaucoup qu'il ne soit pas à son siège dans le moment. J'aime à reconnaître que l'honorable ministre des Finances est toujours lucide dans ses discours, bien qu'il ne soit pas toujours logique ; il a le don d'exposer sa cause avec beaucoup de force.

Mon honorable ami à ma droite (M. M. J. Roche) me dit que cela ressemble à la saison des compliments, mais je veux mettre en lumière les déclarations des personnages importants actuels. Voyons donc ce que l'honorable ministre des Finances a dit pour encourager ses amis à appuyer le projet du gouvernement. La principale raison a été que la Compagnie du Grand Tronc prenait $25,000,000 d'actions ordinaires dans l'entreprise. Voici ce que l'honorable ministre des Finances disait à ce sujet :

Cette compagnie émettra pour $25,000,000 d'actions ordinaires et nous avons mis comme conditions que ces actions soient entièrement détenues non par les promoteurs, non pas même par les directeurs du Grand Tronc individuellement, mais par la Compagnie même du Grand Tronc du Canada.

Mais en est-il ainsi aujourd'hui? L'honorable ministre des Finances va-t-il répudier ce qu'il disait alors ? Ou va-t-il s'excuser en disant : nous avons jugé à propos de changer cela. Ce que j'ai dit alors ne fait plus. Il nous faut agir autrement aujourd'hui, et pourquoi? Parce que la Compagnie du Grand Tronc nous l'a demandé et c'est la seule raison. L'honorable ministre de l'Intérieur nous a aussi parlé de la première proposition de la Compagnie du Grand Tronc de construire à l'aide de subventions un chemin depuis North-Bay jusqu'à Winnipeg et à la côte du Pacifique. L'honorable ministre de l'Intérieur nous dit qu'il n'a pas approuvé cette proposition, parce qu'il n'était pas dans l'intérêt du pays d'adopter cette politique, et que le gouvernement n'était pas disposé à l'adopter. Voici ce qu'il dit :

Je n'ai aucun doute que la Compagnie du Grand Tronc aurait préféré avoir une bonne

subvention, presqu'assez forte pour construire le chemin de fer depuis North-Bay jusqu'à Winnipeg, et ne pas être gênée par ces conditions qu'on lui impose aujourd'hui au sujet de l'intérêt de son trafic.

Mais la Compagnie du Grand Tronc n'a-t-elle pas virtuellement réussi à obtenir la construction de la section de North-Bay à Winnipeg ? Ne s'en est-elle pas déchargée sur la population de ce pays? N'est-ce pas le gouvernement qui va construire la division de l'est dont la section de North-Bay à Winnipeg fait partie.

En vertu du nouveau contrat, la compagnie n'aura-t-elle pas la jouissance de cette partie de la section quand même les autres parties ne seraient pas achevées ? La compagnie n'a-t-elle pas obtenu réellement tout ce qu'elle voulait avoir dans cette direction ? Or, mon humble opinion est, et je crois que c'est aussi ce que pensent nombre de députés des deux côtés de la Chambre, que toutes les demandes de la Compagnie du Grand Tronc ont été accordées. Je défie les ministres d'indiquer une seule demande de la Compagnie du Grand Tronc que le gouvernement n'eût pas accordé en essence et en substance. Quelle raison ou excuse le gouvernement en a-t-il donnée ? Aucune, à part celle que les directeurs du Grand Tronc ont alléguée, à savoir : que les actionnaires ne voulaient pas consentir. Ce qui n'empêchait pas M. Hays de dire à ces actionnaires: Nous ferions mieux d'accepter cette proposition avant que d'autres l'acceptent ; nous n'avons pas de temps à perdre. Puis le gouvernement revient cette année avec la misérable excuse que j'ai mentionnée, mettant ainsi dans une situation fausse ceux qui ont appuyé son projet à la dernière session. Mais est-ce que le fait que les actionnaires du Grand Tronc craignaient et ne voulaient pas se risquer dans l'entreprise était une raison suffisante pour abandonner toutes les garanties que donnait l'ancien contrat, si garanties il donnait ? La principale objection que les actionnaires du Grand Tronc ont soulevée à leur dernière assemblée, a été non pas que l'argent que l'on allait dépenser était l'argent des actionnaires du Grand Tronc, mais que cet argent allait être manipulé par un bureau composé plutôt d'actionnaires canadiens et anglais que par tous les actionnaires en général de la compagnie. On ne pouvait pas lancer de plus grand défi aux honnêtes électeurs du Canada que celui de leur demander d'approuver le bill qui est maintenant devant la Chambre et dont on a enlevé toutes les sauvegardes, mais lorsque le temps viendra le peuple ne sera pas lent à exprimer sa désapprobation.

Un mot encore et j'ai fini.

Quelques VOIX : Très bien.

M. CLANCY : J'entends des marques d'approbation de la part de mes honorables amis de la droite. Je n'ai aucun doute que cesser de discuter cette question déplaisante, soit au dedans soit au dehors de cette Chambre, sera un soulagement pour ceux qui sont obligés de choisir entre leur devoir à leur pays et leur obéissance à un chef de parti, et je suis reconnaissant envers les honorables députés de l'approbation qu'ils ont donnée à mon humble tentative d'exposer dans quelle situation ils se trouvent aujourd'hui. Quelques députés ont dit que l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) avait abandonné le projet qu'il a proposé l'année dernière, mais je défie n'importe qui d'indiquer un seul point sur lequel il ait dévié de sa première proposition. L'abandon déplorable des intérêts du Canada que le gouvernement a fait rend encore plus impérieuse la nécessité d'adopter le plan proposé par le chef de l'opposition, l'année dernière.

Nous pourrions épargner de bien grands maux au pays s'il nous était loisible d'agir d'après les conseils de mon honorable ami, et s'il était porté au pouvoir, nous ne nous attarderions pas à la réalisation d'un projet dont les effets ne sauraient être que très funestes pour la population du Canada. Il n'entre pas dans notre pensée de nuire au Grand Tronc ; nous désirons que cette compagnie ait ses coudées franches au même titre que toutes les autres compagnies de chemins de fer du pays. Si nous étions portés au pouvoir, il nous incomberait, comme il incombe à tout gouvernement, de favoriser le développement de nos voies ferrées, et je mets la droite au défi de prouver que l'attitude d'un seul des députés de l'opposition est opposée à un tel développement. La question qui se pose aujourd'hui est la suivante : Après avoir violé les engagements dont il a rendu ses partisans solidaires à la session dernière, le gouvernement aura-t-il le courage d'inviter le peuple à se prononcer sur cette question avant qu'une telle infamie soit consommée ? Il ne l'osera pas, car le peuple, il le sait fort bien, lui signifierait son congé. Nul membre de cette Chambre n'est autorisé par son mandat à se prononcer sur les modifications contenues dans ce traité. On ne pouvait faire de plus sanglante injure au peuple que de se lancer dans cette gigantesque entreprise, quand les renseignements font si complètement défaut, quand on s'en rapporte uniquement au témoignage d'un commis du ministère de l'Intérieur, qui a eu une demi-heure d'entretien agréable avec un ou deux des ingénieurs du Grand Tronc, et qu'on est obligé de sortir de la poussière de l'oubli un petit essai littéraire où un père Jésuite, qui vivait il y a 250 ans, s'amuse à discourir sur la durée des jours et des nuits et sur l'époque à laquelle fleurissent et meurent les roses dans cette région-là. Une heure solennelle a sonné pour le parlement canadien, et jamais l'opposition n'a été plus absolument convaincue qu'en la présente circonstance qu'elle défend les intérêts de la nation en combattant pour une juste cause. Jamais plus grands périls n'ont menacé le pays qu'il est temps de conjurer. Le devoir incombe à tous les Canadiens de

faire acte de patriotisme, non pas comme, suivant sir Rivers-Wilson, le premier ministre l'a fait, en favorisant les intérêts du Grand Tronc, mais plutôt ceux du Canada.

M. A. E. LANCASTER (Lincoln et Niagara) : M. l'Orateur, dans un jour ou deux, les membres de cette Chambre seront appelés à voter sur la résolution proposée par le premier ministre et sur l'amendement du leader de l'opposition. Il est temps que tous des Canadiens comprennent quels devoirs et quelles responsabilités impose aux membres de cette Chambre la solution des problèmes politiques qui intéressent le pays en général. Depuis cinq ou six ans, on se demande de plus en plus un peu partout, et plus particulièrement dans la partie du pays que j'ai l'honneur de représenter ici, jusques à quand le gouvernement actuel continuera de traiter les questions d'importance nationale à l'encontre de tous les principes dont s'inspirent les particuliers dans leurs opérations commerciales. S'il était besoin d'un exemple pour établir jusqu'à quel point le gouvernement pousse la négation des principes d'affaires, on le trouverait dans le projet dont le parlement fut saisi l'an dernier et dans la demande encore plus insensée que nous fait actuellement le gouvernement d'approuver son pseudo-projet de chemin de fer transcontinental. Les membres du parlement sont invités à voter une dépense dont le chiffre, suivant l'estimation qu'en ont faite maints députés de la gauche, s'élèvera aux neuf dixièmes du coût total de la plus vaste entreprise qui ait jamais été tentée au Canada. De plus, il a été établi que l'une des parties au contrat jouira pendant cinquante ans de tous les avantages découlant de l'entreprise, au coût de laquelle elle ne contribuera que la dixième partie, tandis que l'autre paiera les neuf dixièmes du coût de l'entreprise sans en retirer le moindre profit d'ici à cinquante ans. A l'expiration de ces cinquante années, il sera loisible à ces messieurs de la droite ou à leurs enfants—si la folie de leurs pères ne les a pas conduits dans les maisons de santé—de s'entendre avec la compagnie pour partager ce qui restera.

Je n'entends pas lasser l'attention de la Chambre en entrant dans les détails d'un projet que l'on a étudié sous chacun de ses aspects à la session dernière. J'espère, néanmoins, qu'en faisant quelques observations sur ce sujet, certains membres de la droite finiront par ouvrir les yeux, par se rendre compte qu'ils ne rempliraient pas leur devoir envers le pays et envers leurs commettants s'ils n'exigeaient pas du gouvernement qu'il remette à plus tard la mise à exécution de son projet, afin que l'on pût consulter le sentiment populaire avant d'engager le pays dans des dépenses énormes dont il ne retirera virtuellement pas le moindre avantage. En votant ce projet, la Chambre mettra le pays dans l'impossibilité de posséder lui-même, d'ici à cinquante ans, un chemin de fer allant de l'Atlantique au Pacifique. Cela, personne ne le conteste, mais les libéraux semblent l'oublier, puisqu'ils montrent tant d'empressement à voter tout ce que leur demande le gouvernement. Autre chose est de dire que le gouvernement devrait procéder à la nationalisation de toutes les voies ferrées du pays. Qu'un député ne soit pas en faveur d'une telle innovation, cela se conçoit, mais au point de vue pratique, au point de vue des intérêts de ses commettants, il ne saurait accorder son appui au projet qui nous occupe, parce qu'il constitue un mauvais marché dont toutes les conditions favorisent la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et que le gouvernement ne pourra pas prendre possession du chemin avant cinquante ans.

Quelle est cette résolution au sujet de laquelle je devrai me prononcer dans un sens ou dans l'autre ? En donnant mon vote, je n'exprimerai pas seulement mon opinion personnelle, mais celle de 30,000 personnes et de près de 8,000 électeurs qui m'ont chargé de voter comme ils le feraient eux-mêmes. Je représente ici des enfants qui, dans dix ou quinze ans d'ici, pourront exprimer eux-mêmes leur volonté, mais qui devront arriver à la vieillesse avant de pouvoir défaire ce que nous allons établir par notre vote et briser les liens qui vont entraver le pays pendant cinquante ans. La résolution porte que l'on devra faire de nombreuses modifications au traité conclu l'an dernier ; et comme l'amendement du chef de l'opposition établit que le contrat est vicieux en son essence même, et que le gouvernement est à la veille de conclure un nouveau marché encore plus préjudiciable que le premier aux intérêts du Canada, nous devrions saisir la présente occasion pour briser là et dire aux directeurs du Grand-Tronc-Pacifique : " Puisque vous n'êtes pas contents du marché que nous avons conclu l'an dernier, d'un marché trop avantageux pour vous et pas assez pour nous, nous sommes heureux de profiter de cette circonstance pour vous libérer de vos engagements ; nous allons nous charger nous-mêmes de l'entreprise en y consacrant les deniers publics pour le plus grand avantage du pays et non le vôtre." Voilà, en peu de mots, la situation où nous sommes. En homme pratique qu'il est, l'honorable leader de la gauche nous a exposé en termes très précis comment il compte atteindre ce but. Sa thèse se résume à ceci : puisque c'est le peuple qui paie le chemin, on devrait lui en donner pour son argent. Que reproche-t-on au contre-projet du chef de l'opposition ? Voici plusieurs jours que la Chambre en est saisie; j'allais dire qu'on l'a discuté, mais je ne puis guère faire ce compliment aux députés de la droite. On l'a combattu, mais on s'est bien garder d'en étudier les détails ; il suffit qu'il soit présenté par le chef de l'opposition et qu'il ne soit pas au gré du premier minis-

tre pour que les députés de la droite soient résolus à en voter la mise de côté. Quels sont donc les principaux points de dissemblance des deux projets ? Dans le projet du gouvernement, il n'est pas du tout question de nos voies fluviales : il y est virtuellement dit que nos voies navigables, nos canaux et nos ports, qui nous ont coûté si cher, ne sont d'aucune utilité pour le transport, et que nous devrons compter entièrement sur un chemin de fer qui passera bien loin au nord de tous les chemins de fer déjà établis et de la plupart de nos voies fluviales et de nos canaux. Bien vrai que l'on pourra utiliser certaines voies navigables pour le transport du grain sur un certain parcours, mais ce sera dans le seul but d'en permettre le chargement à bord des convois du Grand-Tronc-Pacifique. Le projet de l'opposition comporte l'usage simultané des voies fluviales et des chemins de fer ; il tend à établir une certaine solidarité entre les canaux et les voies ferrées. Nous aurions ainsi deux moyens d'opérer le transport et non pas un seul. Le transport par eau se ferait en harmonie avec celui des chemins de fer, puisque les deux modes seraient sous la gestion de l'Etat. De cette façon, on n'aurait plus à compter sur le patriotisme des gens pour décider quelle route devra suivre le trafic, car lorsqu'un agent du chemin de fer apprendrait qu'on désire faire suivre au grain tel parcours plutôt qu'un autre, on aurait toujours la certitude de le voir passer par les routes nationales et par des ports canadiens, le transport en fût-il effectué par eau ou par chemin de fer.

Le Canada fournissant les deniers nécessaires à l'entreprise, on serait porté à croire qu'il devrait, comme c'est le cas dans la pratique, en retirer les bénéfices ; mais il n'en est rien. D'après le gouvernement, chacun s'accorde à reconnaître qu'il nous faut augmenter les moyens de transport, et comme le Grand Tronc est disposé à nous fournir ces moyens, pourvu que nous en payions la façon jusqu'à concurrence des neuf dixièmes, nous ne devrions pas hésiter. Voici donc une précieuse occasion qui ne se représentera peut-être jamais, et bien que nous puissions garder pour nous-mêmes toute l'affaire en versant un dixième de plus, payons à la Compagnie du Grand Tronc les neuf-dixièmes du coût du chemin, et permettons-lui de le construire et de l'exploiter pour son propre compte et non pour le nôtre. De plus amples moyens de transport, disent ces messieurs de la droite, voilà ce qu'il nous faut ; peu importe le projet que nous adopterons, le pays est riche, et le peuple, dans sa simplicité, finira bien par croire que le projet que nous lui présentons est le meilleur qui se pouvait imaginer.

Autre point important de dissemblance entre le projet du gouvernement et celui de mon honorable ami le chef de l'opposition: à la faveur de ce dernier, le chemin de fer appartiendrait à l'Etat, mais la conséquence de l'adoption du projet du gouvernement, c'est que le chemin de fer deviendra la propriété d'une compagnie qui l'exploitera et pourra l'exploiter de façon à détourner la trafic de nos voies navigables qui ont coûté si cher au pays. Libre aux députés de la droite de dire que le Grand-Tronc-Pacifique fera tout probablement telle ou telle chose; a quoi bon s'exposer au danger ? L'homme d'affaires se fie-t-il au hasard quand il peut avoir une certitude ? D'après le projet du gouvernement, le Grand-Tronc-Pacifique pourra diriger l'exploitation du chemin de façon à priver les canaux de la part de trafic qui, sans cela, leur écherrait. Les canaux et les chemins de fer n'obéissant pas à une direction unique, il n'existerait pas de communauté d'intérêts entre eux. Le Grand-Tronc-Pacifique, ayant le privilège de faire ce que bon lui semblera pour favoriser ses actionnaires, ne se souciera guère des intérêts du pays ; il ne se servira des canaux que lorsqu'il y trouvera quelque avantage pour les actionnaires de la compagnie.

Mais de quels résultats serait suivie la politique de l'opposition ? L'Etat serait propriétaire des chemins de fer et des canaux qu'il exploiterait simultanément dans l'intérêt et pour le plus grand bien du peuple. Nos canaux et nos ports nous ont coûté des sommes considérables. Ainsi, à Port-Colborne, qui est situé dans le voisinage de la division que je représente, le gouvernement a fait exécuter des travaux considérables, et pourquoi ? Afin de permettre aux grands navires du lac Erié qui se rendent à Port-Colborne de pouvoir y transborder les fortes cargaisons sur des navires de dimensions moindres qui les feront passer par le canal Welland. Quel avantage retirerons-nous de ces importants travaux si l'on adopte le projet du Grand-Tronc-Pacinque ? Si ce chemin de fer effectue le transport que les députés de la droite lui assignent d'avance, le trafic des canaux sera réduit à sa plus simple expression, tandis que si l'Etat se rendait propriétaire du transcontinental, il pourrait l'exploiter en ayant égard aux intérêts des canaux, et cela pour le plus grand bien du pays. Mais il y a plus encore. Non seulement le pays devra-t-il payer les neuf-dixièmes du coût d'un nouveau chemin de fer transcontinental qui sera la propriété d'une compagnie particulière ; l'établissement de cette nouvelle ligne aura encore pour effet de priver de trafic celle que l'Etat possède déjà, et qui s'étend de Montréal à Halifax. Pour mettre en situation aussi avantageuse que possible le chemin de fer qui devra faire concurrence au réseau de l'Etat, le gouvernement vient nous demander de modifier certaines clauses du contrat afin de les rendre encore plus favorables à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Eh mais ! durant les vacances parlementaires, nombre de personnes m'ont signifié leur intention de ne plus appuyer le parti libéral auquel elles ont été jusqu'ici

fidèles. Vous devez bien penser, m'a-t-on dit, que le gouvernement n'a pas l'intention de prolonger cette ligne jusqu'à Moncton. Tout ce que je sais, ai-je répondu, c'est que le gouvernement a exigé que la Chambre approuvât le contrat. Il a conclu un traité avec le Grand Tronc, et cette compagnie pourrait lui réclamer des dommages-intérêts s'il n'en respectait pas les conditions. C'est, m'a-t-on répliqué, une simple ruse que le gouvernement a imaginée pour se maintenir au pouvoir ; il n'est pas sérieux. Ces personnes appartenant au parti de la réforme, j'estime qu'elles connaissent mieux leurs chefs que je ne les connais moi-même. M'ont-elles dit vrai ou non, c'est ce que j'ignore, mais ce que je sais fort bien, par exemple, c'est que si les conservateurs de la province d'Ontario croyaient vraiment qu'on a l'intention de se conformer en tous points aux conditions de ce traité, ils ne tarderaient pas à venir faire ici une démonstration qui dessillerait les yeux de nos adversaires.

Il nous a été donné, pendant les vacances, de sonder l'opinion publique par rapport à ce projet. Je constate avec plaisir qu'au moins un des membres du cabinet se trouve ce soir à son siège ; et puisqu'il représente le premier ministre, qu'il me permette de lui dire que le peuple est plus en communauté d'opinion avec le parti conservateur qu'avec le parti libéral, et que s'il se fût rendu au désir du peuple, le gouvernement, au lieu de modifier le contrat, aurait dit aux directeurs du Grand Tronc : " Nous sommes heureux de ce que vous n'agréez pas le contrat ; nous comptions sur quelque circonstance qui vous fît reculer ; le contrat ne vous agrée pas tel qu'il est, tant mieux, nous voilà bien débarrassés ". S'il eût tenu un tel langage, il se serait conformé aux désirs de la province d'Ontario.

Quel sera le prix de revient de ce chemin de fer ? Mon honorable ami de Leeds (M. Taylor) en a fait l'autre soir une estimation qui me paraît assez juste. Que le gouvernement et le directeur général des Postes me permettent de leur dire quel en sera le prix de revient pour chaque habitant. A chaque électeur, il coûtera au moins $25 et peut-être même $30 ; il en coûtera autant à tous les autres hommes, femmes et enfants qui ne sont pas électeurs ; à chaque chef de famille il coûtera au moins $125 et peut-être même $150. Et le coût du Grand-Tronc-Pacifique déterminerait une taxe additionnelle de $2.50 pour tout électeur, et de $12.50 pour chaque chef de famille.

Or, si je votais pour la résolution et contre l'amendement, que pourrais-je répondre au chef de famille qui viendrait me dire : " Pourquoi n'avez-vous pas dépensé $12.50 de plus pour m'assurer la possession de ce chemin au lieu de m'enlever $125 de mes économies pour ne me rien laisser en retour " Peu importe peut-etre au gouvernement que les chefs de familles et les électeurs aient peu ou beaucoup à payer. A ses yeux, cela n'a guère d'importance ; la prospérité règne partout, il détient le pouvoir, et tout lui sourit. Seulement, je le répète, il ignore les aspirations du peuple ; il s'imagine sans doute que le peuple est un bon enfant qui endurera tout tant que la prospérité ne nous fera pas défaut. Peu importe que le peuple soit assez peu soucieux de ses intérêts, ou soit doué d'un assez bon naturel pour souffrir toutes ces choses. Nous sommes ses mandataires et nous sommes tenus, à ce titre, de veiller sur le trésor public, tout comme si nous avions à gérer une fortune dont nous aurions à lui rendre compte. Si nous faisions ici ce que l'on interdit au gérant d'une succession, le peuple aurait raison de nous le reprocher. Quelle que puisse être l'opinion publique, le devoir nous incombe de protéger dans la mesure de nos forces les intérêts commis à notre garde.

Nombre de députés de la gauche se sont plu à comparer ce contrat à une société où l'un des associés apporte son expérience tandis que l'autre fournit les fonds. Ce n'est pas du tout ce que je vois ; il me paraît plutôt qu'il y a ici deux associés, l'associé actif et le bailleur de fonds ; l'associé actif fournit la dixième partie des fonds et garde pour lui seul tous les profits de l'association, tandis que le bailleur de fonds, le Canada, fournit les neuf dixièmes des fonds sans en retirer le moindre avantage.

Il y a en outre un quasi commanditaire. Le gouvernement, les membres du cabinet sont, dans un sens tout particulier, des fidéicommissaires qui devraient veiller avec un soin jaloux sur les intérêts que le peuple a commis à leur garde ; et cependant, ils se croisent les bras et laissent le Grand Tronc agir à sa guise. Il n'est donc que juste, ce me semble, de dire qu'ils ne jouent dans l'entreprise que le rôle de commanditaires. Ils nous donnent le spectacle de leur indolence, on les voit, de soir en soir, session après session, dormir à leur siège ; on ne saurait donc nous faire reproche de les accuser de jouer le rôle de commanditaires dans les affaires du Canada. S'ils viennent ainsi dormir sous nos yeux, c'est sans doute avec l'espoir que nous le remarquerons et que nous les éveillerons. Mais si nous ne réussissons pas à les tirer de leur sommeil, le peuple y parviendra assurément aux prochaines élections.

Je n'entends pas m'attarder à la lecture et à la discussion de chacun de ces amendements, attendu que d'autres députés de la gauche les ont déjà disséqués avec beaucoup d'art. J'ai cependant quelques humbles remarques à faire au sujet d'une couple des stipulations du nouveau contrat dont la première est comprise dans le paragraphe 6. Elle me paraît bien dure, bien injuste et

bien rigoureuse à l'endroit du peuple canadien. Elle se lit comme suit :

Nonobstant toutes stipulations audit contrat, le gouvernement n'exercera aucun droit de prise de possession, de confiscation, ni de vente pour cause de défaut de paiement par la compagnie des intérêts aux termes des paragraphes trente et un, trente-deux et trente-trois dudit contrat, ou aux termes de quelqu'un ou de l'ensemble desdits paragraphes, à moins que tel défaut de paiement n'ait accumulé des arrérages représentant en totalité une somme égale à cinq années de tels intérêts, attendu que la compagnie n'est pas, par les stipulations desdits paragraphes, libérée de l'obligation de verser lesdits intérêts, non plus qu'autorisée à en différer le versement ou à les capitaliser.

Le contrat primitif prévoyait nombre de cas qui, tout en constituant un défaut réel, ne devaient pas être considérés comme tel par la loi, mais le gouvernement, dans le but de faire croire qu'il cherchait à protéger les intérêts du peuple, avait établi un certain nombre de causes déterminant le défaut, et susceptibles de l'autoriser à mettre fin au contrat. Et l'on vient nous demander froidement de permettre à cette Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, qui doit, dit-on, faire tant d'argent, que l'on ne doit pas craindre d'endosser ses effets, de rester cinq ans en défaut avant que nous puissions procéder contre elle. A quoi bon lui accorder cinq ans de délai ? Pourquoi lui accorderait-on trois mois ou même trois jours de délai ? Les compagnies de chemin de fer n'accordent même pas trois minutes de grâce ; elles ne sont pas lentes à intenter des poursuites et à opérer des saisies. Mais cette compagnie qui doit, prétend-on, faire l'orgueil du Canada, cette compagnie dont l'établissement doit constituer l'œuvre capitale du premier ministre—mais il s'apercevra avant que l'entreprise soit complétée qu'il s'est mis un éléphant sur les bras, et quel éléphant !—cette compagnie qui doit accomplir des merveilles vient solliciter qu'il lui soit permis de différer ses paiements pendant cinq ans avant que nous puissions lui réclamer notre dû. Pour moi, modeste membre de cette Chambre, cette raison suffit à elle seule pour me déterminer à voter contre ces modifications.

Qu'est-ce que le paragraphe 7? L'honorable député de Montmorency (M. Casgrain) et le solliciteur général (l'honorable M. Lemieux) l'ont pleinement discuté hier. Qu'on me permette cependant d'exposer en quelques mots les motifs qui me portent à le combattre. Le contrat de l'an dernier autorisait le gouvernement, dans certaines conditions établies, à prendre possession du chemin en sa qualité de créancier hypothécaire et à en retirer tout ce qu'il aurait pu, tandis que sous l'empire des modifications que l'on a fait subir à ce paragraphe, le gouvernement n'est plus investi du même pouvoir ; en cas de défaut de la part de la compagnie, on devra nommer un administrateur, et l'on fournira au Grand-Tronc-Pacifique de nombreux prétextes pour se tirer d'embarras. Une des raisons que les députés de la droite allèguent pour qu'on ne se préoccupe pas de ce que coûtera le chemin et que l'on endosse sans crainte les effets de la compagnie, c'est que celle-ci devra nécessairement réaliser des profits considérables ; ce n'est pas ce que laissent prévoir les amendements que le Grand-Tronc-Pacifique nous demande de ratifier. La compagnie exige que le gouvernement fasse consentir le parlement à ce qu'elle puisse se soustraire aux conséquences naturelles de son défaut de paiement, dans le cas où elle ne tiendrait pas ses engagements comme aussi dans celui où elle n'accomplirait pas les merveilles que suivant les députés de la droite, qui devraient pourtant se montrer plus soucieux des droits du peuple, elle est censée devoir accomplir. La nomination d'un administrateur et la stipulation garantissant à la compagnie la jouissance ininterrompue de ses droits constituent de très grands avantages pour le Grand-Tronc-Pacifique, attendu que la compagnie devrait être déchue de ses droits du moment où elle violerait le contrat.

Je m'oppose également de toutes mes forces au paragraphe 9, qui est ainsi conçu :

9. Nonobstant toute stipulation contenue au paragraphe vingt-neuf dudit contrat, la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer ne devra pas, après qu'elle aura acquis les vingt-cinq millions de piastres ($25,000,000) d'actions ordinaires qui y sont mentionnées (moins les actions possédées par les directeurs, limitées au chiffre de mille actions), être empêchée de disposer dedites action ordinaires de la manière qu'elle jugera à propos ; pourvu, toutefois, que ladite compagnie persiste à posséder la majorité desdites actions à tel titre qui assurera à ladite Compagnie du Grand Tronc de chemin de dite Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc le contrôle de la direction de la compagnie.

" A tel titre qui assurera à ladite Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer le contrôle de la direction de la compagnie."

A entendre ces honorables messieurs de la droite, il semblerait n'y avoir aucun doute que le Canada va pouvoir exercer comme il lui plaira son contrôle sur les opérations de cette compagnie, en vertu des mille et une restrictions plus ou moins imaginaires en lesquelles ils paraissent reposer tant de confiance. Ils croient aussi qu'ils pourront décider la Compagnie du Grand Tronc à en passer par toutes leurs fantaisies. Ils possèdent des droits de circulation, mais ils se donnent bien garde de manifester la moindre envie d'user de ces droits. Ils ne peuvent pas nous lire cet article sans faire valoir que l'objet de cet amendement est de faire en sorte que la Compagnie du Grand Tronc ait la haute direction sur la gestion de la compagnie. Ce contrat n'est pourtant pas passé avec le Grand Tronc, mais bien plutôt avec le Grand-Tronc-Pacifique, et on ne fait là que mettre un homme de paille afin de mieux tromper nos populations. Ils remettent l'argent à cette compagnie, et ils s'efforcent de sauvegarder nos intérêts pour le cas où la compa-

gnie manquerait à ses obligations. Mais nous qui fournissons les neuf dixièmes des capitaux, nous ne pouvons prendre aucune part à la gestion de cette nouvelle compagnie. C'est la première fois que j'entends parler qu'un associé qui ne met pas un seul sou dans une affaire, et qui n'est responsable de rien, soit cependant appelé à diriger les opérations de la société dont il fait partie. Ils se disent: "Nous n'assumons aucune responsabilité, et cependant vous devrez faire le contrat à notre avantage, et nous laisser tout le temps la haute direction de l'entreprise." Nous savons fort bien que le Grand Tronc n'est pas le Grand-Tronc-Pacifique. Nous savons que ce chemin de fer a des concurrents ; nous savons aussi qu'en un certain sens il fait la lutte à l'Intercolonial, et au lieu de l'opposer à l'Intercolonial, on fait en sorte qu'en se rendant jusqu'à Portland il puisse lutter à la fois avec l'Intercolonial et le Grand-Tronc-Pacifique, dont la gestion est sous sa gouverne. Non contents de sacrifier l'Intercolonial, nous lui opposons un autre chemin de fer et nous espérons faire de l'argent avec la section qui traversera la partie nord de la province de Québec. J'ignore, M. l'Orateur, ce que vous feriez si vous aviez le vote prépondérant sur cette question. Si nous avions, à la gauche, quelques députés de plus, et que la droite en eût quelques-uns de moins, j'ai tout lieu de croire que vous voteriez avec nous, du moins si l'on en juge par le rôle que vous avez joué en cette Chambre alors que vous étiez dans l'opposition. Je suis porté à croire que vous voteriez avec nous, et alors ce gouvernement n'aurait qu'à offrir sa démission. Voici ce que dit le paragraphe 10:

Le paragraphe 21 dudit contrat est modifié par l'insertion de l'alinéa qui suit :

Pourvu de plus que, advenant le cas où le gouvernement se déterminerait à se charger de l'exploitation de ladite division de l'est, la compagnie aura pour une autre période de cinquante ans, les droits de circulation et de traction nécessaires pour conserver ininterrompu le service—

On a bien soin de déterminer que les droits de circulation seront valides durant cinquante ans. On aurait pu tout aussi bien dire cent ans. Les conservateurs ont la vie dure. Ils ont même aujourd'hui plus de chance de longévité que jamais. Il peut se faire qu'il en soit ainsi parce qu'ils n'ont plus autant d'occasions de se créer des tracas. Je suppose aussi qu'ils ont le sommeil tranquille. Bref, ils sont en voie d'atteindre un âge absolument patriarcal, et la Compagnie du Grand Tronc paraît redouter que dans 50 ans il se trouve quelqu'un qui se rappelle ce contrat et soulève quelque chose. On a donc accordé des droits de circulation pour 50 ans.

—pour conserver ininterrompu le service entre la division de l'ouest et les autres parties du réseau de la compagnie et le réseau du Grand Tronc de chemin de fer, aux termes et conditions dont il sera convenu au besoin ou qui, au cas de désaccord à cet égard, seront au besoin établis de la manière prévue au paragraphe 24 des présentes.

M. LANCASTER.

Eh bien, M. l'Orateur, le Grand Tronc n'est pas satisfait de ces premiers cinquante ans, et le gouvernement, de son côté, ne se contente plus de protéger cette compagnie pendant tout ce temps-là. On suppose que le Grand Tronc va continuer à exister, et qu'il aura le droit d'exiger certains raccordements avec le Grand-Tronc-Pacifique. Pourquoi donc ne pas appliquer immédiatement la même règle à l'Intercolonial qui est propriété de l'Etat, et que le gouvernement est supposé protéger dans ce contrat ? Mais, au contraire, nous voyons que dans cinquante ans le Grand Tronc aura toutes ces facilités, et l'on ne voit nulle part qu'il soit question de protéger l'Intercolonial. On se repose, sans doute, pour faire fonctionner l'Intercolonial, sur les taxes spéciales versées par ce bon peuple du Canada.

L'honorable monsieur qui m'a précédé (M. Clancy) a demandé où peut bien être le ministre des Chemins de fer et Canaux. Je ne veux pas, M. l'Orateur, attacher plus d'importance que mon honorable ami ne l'a fait à l'absence de cet honorable ministre ; mais en ma qualité de membre de cette Chambre, je prétends que le ministre des Chemins de fer et Canaux n'aurait pas dû signer ce contrat s'il n'était pas prêt à se présenter devant nous pour rendre compte de sa conduite. Je crois que le ministre des Chemins de fer est en train de se causer du tort en s'abstenant de nous expliquer et de défendre ce contrat, et en jugeant inutile de prêter l'oreille aux arguments invoqués en cette Chambre par les deux parties adverses. Le ministre des Chemins de fer et Canaux sait-il réellement à quoi s'en tenir au sujet de ce contrat ? S'est-il jamais arrêté à considérer quelles en pourraient être les conséquences ? Il n'y a pas longtemps, alors qu'il se trouvait à Saint-Jean, on lui a laissé clairement entendre que cette ville ne voyait pas ce chemin de fer d'un bon œil. Il espérait bien pourtant alors revenir de Saint-Jean bras dessus bras dessous avec un nouvel élu acquis à ce projet. Mais ce fut le contraire qui arriva, car le nouvel élu est allé s'asseoir aux côtés du chef de l'opposition. Le ministre des Chemins de fer et Canaux devait savoir pourtant depuis longtemps déjà à quoi s'en tenir sur ce que la masse de nos populations pense de ce projet. Mais il est possible qu'il ait décidé de faire comme son prédécesseur, c'est-à-dire d'offrir sa démission, mais il attend pour cela que le gouvernement soit parfaitement résolu à ne pas lâcher prise. Qui vivra verra. Je le répète, cependant, le ministre des Chemins de fer et Canaux ne devrait pas persister comme il le fait à briller par son absence durant le cours de cette discussion, parce qu'on en conclura que ce projet de transcontinental ne lui sourit guère, et il se pourrait bien qu'on eût deviné juste, surtout si on s'en rapporte à ses paroles de l'année dernière, qui ont été citées par mon honorable ami de Bothwell.

Les partisans du gouvernement s'efforcent de nous faire croire qu'il est nécessaire que

ce projet soit adopté. Je veux être parfaitement juste avec eux et je suis prêt à leur faire toutes les concessions possibles. Leur principal argument est que ce chemin est nécessaire. Je désire ici faire observer que nous ne contestons pas cette nécessité. Nous ne prétendons pas qu'un nouveau chemin de fer n'est pas nécessaire, mais il ne doit certes pas suffire de venir dire au pays que cette nécessité s'impose pour que nous soyons forcés de défrayer les neuf-dixièmes des dépenses, et la compagnie adjudicatrice l'autre dixième, sans compter l'abandon que nous faisons de tout droit de gestion. Il ne s'ensuit pas, parce que nous avons besoin d'un chemin de fer, qu'on doive remettre ce chemin de fer à la partie qui ne paie que le dixième des dépenses. Voici ce que représentent, en somme, les arguments de ces honorables messieurs. Ils nous disent que nous avons besoin de ce chemin de fer, et que l'opposition est à blâmer parce que nous ne voulons pas forcer le public à payer $150,000,000 pour un chemin qui, selon toute probabilité, devra appartenir au Grand Tronc et non au pays. Ils ne paraissent pas comprendre que le Canada peut se procurer tout l'argent nécessaire à la construction de ce chemin. Mais, d'un autre côté, ils se rendent parfaitement compte que le Canada jouit d'un excellent crédit, et que s'il garantit cet argent et laisse le Grand-Tronc-Pacifique construire ce chemin, il n'y a plus rien à dire. A leurs yeux, le Canada est comme une sorte d'institution charitable tout au plus bonne à venir au secours de toute compagnie quelconque de chemin de fer qui désire se procurer de l'argent pour construire son chemin. Ils s'imaginent que le Canada possède tout l'argent nécessaire, et peut se présenter sur tous les marchés financiers du monde en faisant accepter ses obligations pour ainsi dire au pair, mais j'ai bien peur que du train où nous allons l'escompte sera bien plus élevé dans quelques années qu'il ne l'est maintenant.

Ils sont parfaitement persuadés que le Canada peut tout payer, et ils sont convaincus que cet argent doit être versé. Ils nous disent qu'il n'y a aucune nécessité de parler de la compagnie qui devra retirer tout le bénéfice de l'argent quand il sera payé, et qu'il est indifférent que ce soit le Grand-Tronc-Pacifique ou le peuple de ce pays qui en retire le bénéfice. Ils nous disent encore, ce qui est loin d'être vrai, que les membres de la gauche de cette Chambre qui sont opposés au projet, ne sont inspirés que par le désir de soulever coûte que coûte de l'opposition, et ils s'imaginent nous terrasser avec ces sortes d'arguments. Tout cela est cependant bien loin de notre pensée. Nous ne nous opposons pas à une dépense quelconque tout simplement parce que nous sommes dans l'opposition, car il est beaucoup d'articles du budget qui réussissent à passer, et que, cependant, nous pourrions arrêter net s'il nous en prenait la fantaisie. Nous nous opposons à cette mesure parce que nous croyons qu'elle est contraire aux intérêts du pays,et parce que nous croyons que nous avons été envoyés ici pour élevéer la voix dans l'intérêt du pays chaque fois que nous nous apercevons que le gouvernement s'engage dans une mauvaise affaire. Nous ne croyons pas qu'il soit indifférent que le public soit traité avec plus ou moins d'égards, et nous sommes toujours là pour le défendre au besoin. Nous persistons à croire, bien que nous soyons à votre gauche, M. l'Orateur, bien que nous fassions partie de la minorité, que c'est notre devoir de protéger le public par nos votes et nos discours, et de signaler au gouvernement les raisons qui nous semblent bonnes pour justifier notre attitude. Le gouvernement même s'oppose à ce projet, et plus que le fait l'opposition. Il y a six mois, ce projet nous a été soumis comme étant absolument parfait. On nous a dit alors que la Compagnie du Grand Tronc avait donné son consentement, qu'on tenait cette compagnie par des obligations dont elle ne pouvait se détacher, et que ce projet se présentait dans toutes les conditions d'acceptation possibles. Maintenant, on vient nous dire que ce même projet contenait des imperfections, et qu'il eût été bien préférable que ces amendements eussent été faits. La Compagnie du Grand Tronc ou la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a réussi à convaincre le gouvernement que ce projet laissait à désirer, et qu'il fallait le modifier sous sa forme actuelle. On ne saurait donc nier que ces honorables messieurs deviennent de vrais experts dans l'art de se contredire. Nous les avons déjà vus contracter des engagements, en 1893 ou 1894, à une convention qui s'est tenue à Ottawa, et nous savons qu'ils ont résilié ces engagements trois ou quatre fois après cela. Ils étaient alors novices dans cet art de la contradiction, mais ils ont fait depuis de grands progrès, car nous les voyons maintenant se contredire à six mois de distance à peine, sans que cela leur cause la moindre insomnie ou la moindre indigestion. En six mois de temps, tout y passe. Ils nous disent : Ce que nous énoncions il y a six mois était inexact, et nous pensons maintenant différemment. Cet art de la contradiction a été poussé chez eux à un tel point que nous ne savons plus vraiment ce à quoi nous devons maintenant nous attendre. Le public va certainement dire qu'il n'envoie pas des représentants à Ottawa pour y tenir boutique de saltimbanques.

Nous envoyons des représentants à Ottawa pour s'occuper des affaires du pays, et ce que nous allons faire bientôt ce sera d'y envoyer l'honorable leader de l'opposition qui verra à s'occuper de nos intérêts selon les vraies traditions conservatrices. Ces traditions nous ont été léguées par nos pères et nous n'en voulons pas d'autres. Ces honorables gentlemen nous disent que ce contrat est parfait, et que nous ne devrions pas refuser de le sanctionner. Ils prétendent que nous manquons de loyauté et de patrio-

tisme. Ils ne peuvent pas s'imaginer que les électeurs du Canada les envoient ici afin de voir à ce qu'ils retirent au moins 10 cents du dollar, pour leur argent, quand ils ne pourront pas en obtenir 100 cents.

Il semble que nous soyons ici en face d'une gigantesque organisation pour nous cacher la vraie situation. Ces honorables gentlemen de la droite mettent de l'avant des hommes de paille, qu'ils s'empressent tout aussitôt de faire disparaître. Ils cherchent à relever dans les pages des Débats des arguments attribués à l'opposition et que l'opposition n'a jamais invoqués. Nous avons entendu l'honorable député de York-ouest (M. Campbell) essayer de nous exposer tous les avantages que nous pourrions retirer de taux de transport raisonnables, et il nous a dit, entre autres choses, que la différence entre les taux des Etats-Unis et ceux du Canada suffisait à payer les droits de douane. Il a essayé de faire croire que les honorables gentlemen de la gauche de cette Chambre avaient dit que nous n'avions pas besoin de ces taux de transport à bon marché, et que nous ne ressentions pas non plus le besoin de nouvelles voies de transport. Je ferai observer qu'aucun honorable gentleman de la gauche n'aurait pu oublier à ce point ses devoirs envers son pays. Je le répète, et il semble qu'il soit nécessaire d'y revenir souvent afin de faire entrer tout cela dans la tête de nos adversaires, le public sera d'autant plus assuré d'obtenir des tarifs de transport convenables que le chemin de fer sera propriété de l'Etat, car alors il n'y a pas à demander de faveurs à une compagnie et il n'y a pas non plus à craindre d'avoir des démêlés en justice. L'honorable député de York-ouest nous a ensuite parlé de certains droits de douane qu'on allait pouvoir s'épargner sur diverses marchandises. Il nous a dit que les tarifs de transport des chemins de fer américains étaient à ce point moins élevés que ceux des chemins de fer canadiens que la différence entre les deux suffisait à acquitter les droits de douane à la frontière américaine. Il ne nous a pas dit quels seraient les droits de douane qu'on pourrait ainsi économiser sur les produits maraîchers venant des Etats-Unis. Il ne nous a pas dit quel est le tarif du transport sur ces mêmes produits maraîchers. Il ne nous a pas dit, par exemple, qu'advenant le cas où il désirerait se construire une serre dans York-ouest, il en paierait les neuf-dixièmes et moi l'autre dixième, puis ensuite qu'il m'en donnerait la jouissance durant cinquante ans pour rien. Mais cela n'empêche qu'il votera probablement en faveur de l'amendement de mon honorable ami le leader de l'opposition, ou du moins qu'il l'appuiera devant le pays. Il a été élu il y a deux ou trois ans pour s'être déclaré favorable à l'imposition de droits sur les produits maraîchers venant des Etats-Unis, et il a alors dit à ses électeurs qu'ils feraient bien de le choisir parce qu'il siégerait aux côtés du gouvernement et qu'il pourrait alors exercer toute l'influence nécessaire pour obtenir l'imposition de droits de douane sur les produits maraîchers venant des Etats-Unis. Puis, quand l'honorable gentleman fut élu, il n'a rien eu de plus pressé que de voter contre l'imposition de ces droits. Il va probablement voter contre cette résolution, bien qu'on doive s'attendre, à en juger par sa conduite passée, à ce qu'il s'y montre favorable devant ses électeurs. Je crois qu'on doit s'attendre à ce qu'il nous dise, avant les prochaines élections générales : Oui, j'ai voté en Chambre contre l'amendement, mais j'y suis tout de même favorable. Il a aussi ajouté que le projet soumis à la Chambre présentait de grands avantages. Peut-être ferai-je mieux ici de citer ses propres paroles, au risque d'ennuyer la Chambre. On trouve tout cela dans les Débats, et je tiens à vous en donner lecture, d'abord parce que la chose en vaut la peine, et ensuite pour qu'on ne m'accuse pas de tronquer le texte. Je vais prendre bien soin de citer exactement ses propres paroles. L'honorable gentleman a donc dit, en appuyant cette proposition :

> Si nous terminons le chemin, les frais de construction, y compris l'intérêt au cours de cette construction, s'élèveront en chiffres ronds à $60,000,000.

Il s'agit de la division de Moncton à Winnipeg.

> Mais, en retour de ces $60,000,000, nous possédons le chemin en propre, et ce chemin restera à jamais notre propriété.

C'est là l'un des avantages qu'il nous a dit devoir résulter de cette dépense. Nous resterions à jamais les seuls maîtres de cette section du chemin. Il ne paraît pas comprendre que ce qui lui semble être un avantage est la raison même qui a engagé le leader de l'opposition à dire à cette Chambre: Vous devriez appliquer ce principe à la totalité du coût, c'est-à-dire $150,000,000, et ne pas entreprendre de construire ce chemin à moins que vous n'en restiez les seuls maîtres. La différence, ici, est que l'honorable député de York-ouest et l'honorable solliciteur général se contentent d'un titre de propriété purement nominal, la compagnie ayant le droit d'exploitation pendant cinquante ans, alors que mon honorable ami le leader de l'opposition s'exprime en ces termes : Nous voulons réellement, et sans équivoque, posséder ce chemin et en retirer tous les avantages qu'il pourrait comporter, et non pas laisser ce chemin pendant cinquante ans aux mains d'une compagnie qui l'exploitera à son bénéfice exclusif au lieu d'en faire profiter ce pays. L'honorable député a aussi ajouté, et je cite de nouveau textuellement dans les Débats :

> Pour la section des prairies d'environ 1,000 milles, nous garantissons les trois quarts des frais de construction, pourvu que cette garantie ne dépasse pas $13,000 par mille. Si le chemin coûte moins de $17,000 par mille, nous aurons proportionnellement à payer moins. Mais nous ne faisons ici que nous porter garants.

Nous ne dépensons pas un seul sou et on ne nous demandera jamais d'argent. Chacun sait parfaitement qu'il n'y a aucun risque à courir avec cette partie du chemin, et nous ne faisons en outre que nous porter garants.

Pas de risques, vraiment ! J'aimerais que l'honorable député de York-ouest vienne à Sainte-Catherine pour essayer d'expliquer au gérant de notre banque que quand je me porte endosseur pour quelqu'un je ne cours aucun risque, et que la banque ne devra jamais me demander de payer les billets que j'endosse. Il s'agit ici d'une grosse entreprise engageant le crédit de tout un pays, et cet homme de finance va jusqu'à soutenir que nous ne courons aucun risque en nous portant endosseurs. Il espère faire croire cette absurdité au pays, et il compte bien aussi que ses électeurs l'absoudront pour avoir donné son vote en faveur de cette mesure. Je désire faire remarquer que les arguments invoqués par l'honorable député portent à faux, quand il affirme que la construction de ce chemin ou de tout autre chemin va augmenter la population et donner une plus-value considérable aux terres situées le long de la route. On fait valoir, avec un grand sérieux, que nous démontrerons que nous manquons de sens pratique si nous n'autorisons pas la construction de ce chemin, car si ce chemin est jamais construit il est certain, dit-on, que nous serons remboursés au centuple par la plus-value des terres. L'honorable député d'York-ouest s'est exprimé à ce sujet en ces termes :

Je dis donc qu'il n'y a pas la moindre raison d'être effrayés de ces nouvelles responsabilités. En réalité, je le répète, chaque dollar que nous aura coûté ce chemin nous sera remboursé au centuple par la plus-value des terres situées le long de la route.

On nous propose donc ici une véritable affaire. Il nous en coûtera sans doute plusieurs millions, mais, ajoute-t-on, les bénéfices que nous en retirerons nous compenseront au centuple pour cette dépense. L'honorable député (M. Campbell) ne paraît pas du tout voir que ces bénéfices nous resteraient tout aussi bien si nous construisions et possédions nous-mêmes le chemin, au lieu d'en faire cadeau à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. On nous dit aussi qu'il n'y a pas lieu de s'effrayer des désavantages que pourrait présenter une plus longue traction, et que nos populations de l'Ouest sauront bien prouver leur patriotisme en dirigeant leur grain sur Halifax, plutôt qu'en lui faisant suivre la voie plus courte de Portland. Je n'ai pas le moindre doute que nos gens de l'Ouest feront tout ce qu'ils pourront pour nous aider, mais il y a aussi à tenir compte des mécaniciens, des chefs de trains et du mouvement, et des surintendants du trafic du Grand-Tronc-Pacifique. On peut demander que le grain soit dirigé vers des ports canadiens, mais si on oublie de faire cette demande, ou bien si l'agent nie que cette demande ait jamais été faite, est-ce là vraiment une bonne réponse à donner à un homme d'affaires qui émet l'avis qu'il serait préférable que nous possédions nous-mêmes le chemin, afin qu'alors on soit absolument sûr que le grain prendra la direction de ports canadiens ? Combien préférable et plus pratique serait un arrangement de ce genre. Le Grand-Tronc-Pacifique va sans doute être obligé de garder trace de chaque envoi, pour le cas où il aurait des démêlés en justice au sujet de la route désignée pour leur fret par les expéditeurs du Nord-Ouest. La compagnie pourra à tout moment être prise à partie chaque fois qu'elle jugera à propos d'expédier du grain à Portland. Mais, d'un autre côté, il n'y a guère lieu de s'attendre à ce qu'un expéditeur de grain ou de bétail, dans l'Ouest, aime à courir les risques d'un procès avec une compagnie aussi puissante que le Grand-Tronc-Pacifique. Pourquoi donc le gouvernement ne possèderait-il pas ce chemin en propre, afin qu'on soit sûr que les produits de l'Ouest se dirigeront vers des ports canadiens ? L'honorable solliciteur général (M. Lemieux) a jeté sur tout cela, hier soir, une assez vive lumière, et je désirerais démontrer que cet honorable député est réellement acquis à notre cause, bien qu'il n'ait pas encore jugé à propos de nous prêter ouvertement son concours. Voici ce qu'il a dit hier :

Dans le cas présent, l'Etat ne sera pas propriétaire de la division de l'ouest, mais en étant propriétaire de la division de l'est de Québec à Winnipeg, il sera en mesure d'imposer un compromis, car Winnipeg sera toujours le grand point de concentration de l'ouest, le centre vers lequel convergent les principales artères et le trafic.

Puisque la division de l'est, entre Winnipeg et les ports de mer, appartiendra à l'Etat, il pourra y diriger le trafic et empêcher qu'il ne prenne la route des ports américains.

Si le gouvernement avait décidé de venir en aide à cette entreprise d'après les anciennes méthodes, il aurait accordé des subventions en argent et en terre, et après avoir tout donné, il n'aurait pas eu la moindre juridiction sur le chemin.

Je demanderai à l'honorable solliciteur général où se trouve le contrôle que ce nouveau contrat est supposé nous donner durant cinquante ans. N'y a-t-il pas lieu, au contraire, de croire que ce nouveau contrat constitue plutôt un argument en faveur de la construction du chemin par l'Etat ? On prétend que la construction de ce chemin de fer s'impose d'urgence et que nous ne devons pas attendre plus longtemps. Mais est-ce bien là une raison pour que ce soit le Grand Tronc qui retire tout le bénéfice de cette entreprise. L'honorable solliciteur général nous a fait voir les grands avantages qu'il y aurait pour nous à garder possession de la section de l'est, mais il ne paraît pas se rendre compte que ces avantages seraient encore bien plus grands si nous possédions dès maintenant toute la ligne, sans avoir à attendre cinquante ans pour cela. Voilà à quoi se résument les

arguments invoqués par le solliciteur général en faveur de la section de l'est. Il n'a qu'à appliquer les mêmes principes au projet tout entier, et alors il s'apercevra que son devoir, en sa qualité de l'un des plus jeunes membres du gouvernement aimant à se garder en contact intime avec nos populations, est de se prononcer en faveur de l'amendement de l'honorable leader de l'opposition, en donnant là un bel exemple que les prédilections politiques doivent être laissées de côté quand il y va des intérêts du Canada.

Le solliciteur général dit plus loin que le gouvernement a fait un compromis. Si j'étais favorable à la possession par l'Etat je ne voudrais pas surtout d'un compromis dont l'autre partie devrait avoir tout le bénéfice. Il continue :

Mais, M. l'Orateur, le gouvernement a adopté la sage politique de refuser une subvention en terres. Nos adversaires reprochent souvent au parti libéral de ne pas tenir ses promesses. Or, voici une promesse faite par le parti libéral dans son programme de 1893, et dans la Chambre des communes, de 1878 à 1896. Il s'était engagé à ne pas accorder de subvention en terres aux compagnies de chemins de fer, surtout dans le Nord-Ouest. Cette fois encore le gouvernement a tenu sa promesse, et je suis surpris de voir que les honorables députés de la gauche n'applaudissent pas, n'encouragent pas le gouvernement à continuer—

Je le félicite d'avoir trouvé que le parti libéral a tenu la promesse par lui faite en 1893. Il est difficile de trouver un pareil cas dans l'histoire de ce parti, mais enfin, il a découvert celui-là.

Voyons maintenant quel mérite il faut attribuer aux libéraux pour avoir tenu cette promesse. Ils s'étaient engagés à ne pas accorder des subventions en terre aux chemins de fer et au lieu de cela ils accordent $150,000,000 à même la caisse publique. On ne peut espérer que ce gouvernement tienne une promesse mieux que cela. Il n'a pas accordé de subvention en terres, ce qui aurait valu tout au plus $40,000,000 à $50,000,000, mais il a donné, à même la caisse publique, une somme trois fois plus considérable. Peut-être ne l'a-t-il pas déboursée, mais il s'est chargé de responsabilités en vertu desquelles il devra la payer un bon jour. Le solliciteur général est content de cela et il paraît trouver d'excellent augure de pouvoir prétendre qu'en agissant ainsi le gouvernement a mis fin aux accusations de bris de promesses. Il nous a dit—je regrette de le lui avoir entendu dire à lui, avocat habile et éloquent—qu'il n'y avait pas de parti conservateur dans la province de Québec. Je lui rappellerai que quiconque habite une maison de verre doit se garder de lancer des pierres chez le voisin. En effet, depuis 1896, il n'y a plus de parti libéral au Canada.

M. CLARKE : Bon nombre de ses représentants sont au Sénat.

M. LANCASTER : Peut-être, et il est probable que ce sont les plus actifs. Mais, dans ce parlement, on ne devrait pas s'occuper que d'une province ; nous travaillons pour tout le peuple canadien, pour tout le pays, depuis Halifax jusqu'à Vancouver. C'est à ce point de vue que se place l'honorable chef de l'opposition en traitant la question fiscale ou toute autre question ; ce qu'il déclare dans une partie du pays il ne craint pas de le répéter ailleurs. Je tiens à l'affirmer au solliciteur général, il y en aura toujours un : il me paraît considérable et actif dans la province de Québec, et c'est ce qu'il prouvera avec plus d'éclat que ne l'aura désiré le solliciteur général, le jour où le peuple aura à se prononcer sur cette question.

Je n'ai plus qu'un mot à ajouter. Humble député que je suis—je sais ce qu'on pense dans mon comté et tout le reste du pays est sans doute du même avis—je demanderai au gouvernement comme je l'ai déjà fait peut-être en vain, de travailler dans l'intérêt du Canada sans égard aux exigences de parti. Je demanderai aux honorables ministres, si ce que leur projet va coûter au peuple canadien n'aura pas pour effet de leur faire perdre le pouvoir. Je leur demanderai de ne pas condamner le peuple à être défendeur dans une action que l'on intentera en cour de l'Echiquier pour bris de contrat. La Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique leur a dit : " Je ne veux pas du contrat de l'an dernier, il m'en faut un meilleur ; il pourra être contraire à l'intérêt du peuple, mais consentez-le avant les élections, car après, vous ne le pourrez plus ". En effet, s'ils font ce contrat et que, après les prochaines élections le leader de la gauche soit appelé à former un cabinet, il commencera par répudier ce contrat parce que le peuple l'aura porté au pouvoir à cette fin, et aussitôt nous aurons probablement à payer de $50,000 à $100,000 de dommages-intérêts au Grand-Tronc-Pacifique pour ce bris de contrat. Je suis certain que le peuple aimerait beaucoup mieux payer au Grand-Tronc-Pacifique les dommages-intérêts qu'il pourrait établir pour explorations faites et désappointements soufferts, que de s'exposer aux conséquences funestes du mauvais marché que le gouvernement cherche aujourd'hui à lui faire accepter. Oui, dès que le peuple sera appelé à se prononcer il répudiera ce contrat, aimant mieux payer $50,000 à $100,000 que $150,000,000 pour rien. Je ne crois pas devoir en dire plus pour le moment. J'ai dit à la hâte ce que j'avais à dire à ce sujet. Il nous faut étudier cette question avec calme, comme une question d'affaires. N'allons pas voter en faveur du projet parce que le Grand Tronc l'exige ou que le premier ministre nous en prie, car ce dernier peut se tromper et le peuple n'entend pas que ses représentants l'appuient, quand il se trompe, il entend que le premier ministre,

qu'il soit libéral ou conservateur, travaille dans l'intérêt public, qu'il s'occupe de veiller à la conservation du patrimoine commun et d'en empêcher le gaspillage, que l'adoption d'un projet de résolution comme celui-ci aurait pour effet de provoquer.

M. H. J. LOGAN : M. l'Orateur, au nom de l'honorable député d'Essex-sud, je propose l'ajournement du débat.

La motion est adoptée et le débat ajourné.

Sur motion de M. Fielding, la séance est levée à 10 heures 45 du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, le 14 avril 1904.

La séance s'ouvre à trois heures.

QUESTIONS.

CHENAL DU LAC HAY.

M. SAMUEL HUGHES (par M. Taylor) :

1. Le gouvernement sait-il que le principal chenal de navigation entre l'Ile Saint-Joseph et le Sault Sainte-Marie se trouve actuellement en territoire américain *via* le chenal du lac Hay ?
2. Quel est le plus bas niveau de l'eau par voie du chenal du lac Hay ?
3. Quel est le plus bas niveau par voie du chenal du lac Hay ?
4. Le gouvernement sait-il que le dragage du chenal du lac Hay a fait baisser l'eau de deux pieds au pied des écluses du Sault Sainte-Marie?
5. Le gouvernement sait-il que le chenal de la frontière internationale a souffert dans la même proportion, pour la même cause ?
6. Le gouvernement s'est-il entendu avec les autorités américaines, par l'entremise du gouvernement anglais, afin d'assurer le droit de navigation par le chenal du lac Hay aux navires canadiens ou anglais transportant de la contrebande de guerre en temps d'hostilités ?
7. Le gouvernement a-t-il une estimation du coût d'approfondissement du chenal international à une profondeur de 21 pieds ?
8. Le gouvernement tentera-t-il, par traité, de s'assurer la libre navigation du chenal du lac Hay pour des navires transportant de la contrebande de guerre en temps d'hostilités ?

L'honorable R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) : En réponse à ces questions, je dois déclarer que le gouvernement juge préférable, dans l'intérêt public, de ne pas répondre aux questions Nos. 1, 2, 6 et 8. Quant à la question n° 3, la réponse est : 15 pieds ; quant aux questions 4, 5, 7, la réponse est négative.

I. P.-E.—PORT DE CASCUMPEC.

M. HACKETT :

1. Quelle est la date du dernier rapport de l'ingénieur au sujet du comblement du goulet au port de Cascumpec, comté de Prince, Ile du Prince-Edouard ?
2. S'est-il échangé une correspondance entre M. James S. Gordon, d'Alberton, I.P.-E., et le ministère des Travaux publics au sujet de ces travaux ?
3. Dans l'affirmative, quelle est la nature de cette correspondance et sera-t-elle déposée sur le bureau de la Chambre ?
4. Quel est le chiffre des dépenses faites pour ces travaux jusqu'à ce jour ?
5. Quels sont les noms du contremaître ou des contremaîtres employés à ces travaux depuis le commencement des travaux, et les montants payés à chacun d'eux respectivement ?
6. Combien a-t-on dépensé pour les fascines, et quel est le prix payé pour chaque charge de fascines ?
8. Les travaux paraissent-ils devoir produire un bon résultat, et le gouvernement se propose-t-il de les continuer ?
9. Quelque ingénieur a-t-il fait rapport que le comblement de ce goulet aurait pour résultat de relever le niveau de l'eau sur la barre à l'entrée du port de Cascumpec ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. Le 1er septembre 1903.
2. Il n'existe pas de correspondance dans les bureaux du ministère.
3. Voir ci-haut.
4. $1,904.76.
5. Conducteur des travaux, John Kinch ; salaire payé jusqu'à ce jour, $222.
6. Conducteur, $2.50 par jour ; charpentier, $1.25 par jour ; conducteurs d'attelages, $1.50 par jour ; journaliers (durant l'été) $1.50 par par jour ; journaliers (en hiver), $1 par jour.
7. 708 charges (pour fascines coupées) à 60 cents, $424.80 ; 76 charges (fascines sur pied) à 15 cents, $11.40 ; 121 charges (sur pied) à 12 cents, $14.52 ; total, $450.72.
8. Oui. La question de savoir s'il faut poursuivre ces travaux est à l'étude.
9. L'ingénieur déclare, dans son rapport, que ces travaux sont d'urgence, pour maintenir les eaux à la hauteur voulue, à l'entrée principale.

NAVIGATION D'HIVER SUR LE LAC SUPERIEUR ET LA BAIE GEORGIENNE.

M. SPROULE :

1. Le gouvernement se propose-t-il de louer ou de construire un bateau brise-glace pour s'assurer de la navigabilité du lac Supérieur et de la baie Georgienne en hiver ? Et, dans l'affirmative, quand ?
2. Tentera-t-on ce printemps de briser la glace dans ces ports et au Sault Sainte-Marie afin d'ouvrir la navigation aussitôt que possible dans ces eaux ?

L'honorable R. PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. La question est à l'étude.
2. Non, car le gouvernement n'a pas de vaisseau disponible.

RECENSEMENT—PRODUCTION INDUSTRIELLE.

M. SPROULE :

Quand le bulletin du recensement, contenant la statistique des industries manufacturières du pays sera-t-il prêt à être distribué ?

L'honorable S. FISHER (ministre de l'Agriculture) : Le bureau du recensement n'a pas publié de bulletin sur les industries, mais il a communiqué aux journaux, le 25 janvier 1904, une classification de la production par industries. Tous les tableaux et les compilations ont été terminées en décembre 1903, et l'imprimeur du roi a promis que cette statistique serait prête à être distribuée le premier juillet prochain.

GRAND-TRONC-PACIFIQUE—NOMINATION DE LA COMMISSION.

M. SPROULE :

La commission que le gouvernement a assuré, l'an dernier, devoir être nommée pour construire la division de l'est du chemin de fer transcontinental, a-t-elle été nommée ?

2. Dans l'affirmative, quels en sont les membres et quand commencera-t-elle ses travaux ?

3. Si elle n'a pas été nommée, quels en seront les membres, et quand les nominations se feront-elles ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Les commissaires ne sont pas encore nommés. Ils le seront probablement à brève échéance, lorsque la délibération de la question dont la Chambre est actuellement saisie sera terminée.

3. Je crois que je ne pourrai pas satisfaire aujourd'hui la curiosité de l'honorable député.

M. SPROULE : La création de cette commission semble moins urgente cette année qu'elle ne l'était, l'année dernière.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD—RATIFICATION DE LA LIGNE A CURTIS-CREEK.

M. LEFURGEY :

1. Des soumissions ont-elles été reçues pour la rectification de la ligne du chemin de fer à Curtis Creek, I. P.-E. ?

2. Dans l'affirmative, quels sont les soumissionnaires et quel est le montant de chaque soumission ?

3. A quelle date les soumissions devraient-elles être reçues, et toutes les soumissions sont-elles à la date spécifiée ? Dans la négative, quelles soumissions ont été en retard et à quelles dates ont-elles été reçues ?

4. A-t-on adjugé l'entreprise ? Et, dans l'affirmative, à qui, et quel est le montant de l'entreprise ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) :

1. Oui.

2. Jas. W. McDonald, Willard Kitchen, Robert P.P. Fraser et Thomas Campbell sont les soumissionnaires. Les soumissions sont basées sur les prix portés au cahier des charges et le montant de l'entreprise est subordonné à celui de chaque catégorie de travaux exécutés.

3. Les soumissions sont parvenues au bureau le 15 mars 1904. Toutes les soumissions ont été transmises ce jour-là même, et nous n'avons reçu aucune soumission, après cette date.

4. Oui, le chiffre de la soumission de M. Willard Kitchen étant la moins élevée, d'après le cahier des charges, nous lui avons adjugé l'entreprise.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD—EMBRANCHEMENT DE MURRAY-HARBOUR.

M. LEFURGEY :

1. Quel est le coût estimatif du premier lot de onze milles de l'embranchement sur Murray-Harbour, chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, partant de Southport-est ?

2. (a) A-t-on reçu des soumissions pour ces travaux ; (b) Quels sont les noms des soumissionnaires et le montant de chaque soumission ; (c) Quel est le nom du soumissionnaire heureux et le montant de sa soumission ?

3. (a) Ce premier lot de onze milles est-il terminé (b) Dans l'affirmative, quel en est le coût ; (c) Dans la négative, quelle est la cause du retard, et quel est le coût des travaux jusqu'à ce jour ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) :

1. Le coût estimatif du premier lot de onze milles de l'embranchement sur Murray-Harbour, chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, partant de Southport-est, est de $45,628.93.

2. (a) Oui, nous avons reçu des soumissions.

(b) Geo. E Till, Willard Kitchen, John W. McManus, J. B. McManus et Thos. Campbell sont les soumissionnaires. Les soumissions sont basées sur les prix portés au cahier des charges et le montant de l'entreprise est subordonné à celui de chaque catégorie de travaux exécutés.

(c) La soumission de John W. McManus étant la moins élevée, d'après le cahier des charges, nous lui avons adjugé l'entreprise ; mais en raison de sa mauvaise santé et par suite de son impuissance à exercer personnellement la surveillance voulue sur les travaux, il a demandé au ministère de le décharger de son entreprise. Nous avons accédé à sa demande et adjugé l'entreprise à celui des concurrents dont la soumission était la moins élevée, d'après les prix du cahier des charges : c'est M. Willard Kitchen. au paragraphe a.

3 (a). Non, le premier lot de onze milles n'est pas encore terminé.

(b). La réponse à cette question se trouve un paragraphe a.

(c.) La pose des rails a été commencée, à partir de Murray-River et complétée jusqu'à Southport vers la fin de 1903 ; par conséquent, il reste en core à faire certains travaux se rattachant à la pose des rails comme le ballastage et l'élargissement des remblais. Quant au coût de ces onze milles, on n'en a pas tenu de comptabilité distincte du reste de l'embranchement .

EXPLOITATION DES IMMIGRANTS.

M. SAM. HUGHES :

1. Le gouvernement a-t-il des renseignements portant que des immigrants venant en Canada ont été victimes d'escrocs, et de filous ?
2. Quelles mesures le gouvernement a-t-il prises pour protéger ces immigrants contre ces individus au cours de leur voyage ?
3. Y a-t-il des agents du gouvernement canadien en uniforme sur tous les steamers et trains de chemins de fer pour aider, instruire et diriger les immigrants ?
4. Y a-t-il des agents secrets du gouvernement en tenue civile sur les steamers et les trains pour arrêter ces escrocs ?
5. Les fonctionnaires du gouvernement permettent-ils aux autres passagers de se mêler aux immigrants en voyage et de faire des contrats avec eux ; de se faire donner des arrhes pour l'exécution de ces contrats ; et, en général, de les dissuader de prendre des homesteads, comme ils en avaient l'intention au début ?

L'honorable C. SIFTON (ministre de l'Intérieur) :

1. Le gouvernement ne connaît qu'un seul cas de ce genre. L'affaire s'est passée à Montréal en 1901, et l'escroc, un certain Emile Desjardins, a été arrêté sur le champ et a reçu le châtiment de son crime.
2. Les fonctionnaires du bureau de l'Immigration veillent surtout à protéger les immigrants contre les escrocs et les agents de la police coopèrent avec nos fonctionnaires dans ce sens. Nous employons des agents de change autorisés aux ports maritimes et des listes des valeurs des cours étrangers imprimées en différentes langues, sont affichées dans des endroits bien en vue dans les salles d'immigrants.
3. Il y a des fonctionnaires canadiens en uniforme à tous les ports de débarquement et sur tous les trains d'immigrants ainsi qu'à tous les points de réception dans l'ouest, et cela afin de donner aux immigrants les instructions, l'aide et la direction voulues ; mais nous n'employons pas régulièrement de fonctionnaires de ce genre à bord des steamers naviguant sur l'océan.
4. Non.
5. Non.

QUESTION DE PRIVILEGE.

M. R. L. BORDEN : M. l'Orateur, avant l'appel des questions inscrites au feuilleton, je tiens à dire quelques mots au sujet de la décision que vous avez donnée hier même sur la question de règlement soulevée dans cette Chambre, et au besoin, je terminerai mes observations en présentant une motion. Je dois déclarer, dès le début, que si la doctrine que je professe à cet égard est bien la doctrine autorisée, je n'ai nullement l'intention de vous imputer à crime l'erreur que vous auriez pu commettre ; car, je ne l'ignore pas, il arrive que les décisions rendues par nos tribunaux judiciaires eux-mêmes, après mure délibération des questions de droit, sont renversées par un tribunal de juridiction supérieure. Prétendre que le président de cette Chambre jouisse en quelque sorte de l'infaillibilité, quand il est appelé à décider une question de règlement, comme il est arrivé hier, c'est aller trop loin ; et si je signale la chose à l'attention de la Chambre, c'est afin que nous puissions suivre ce qui constitue, à mon avis, la véritable pratique parlementaire.

Voici à quoi se résume la question d'ordre soulevée hier : lorsqu'une motion portant que la Chambre lève sa séance a été retirée, est-il permis de proposer une autre motion dans le même sens, sans qu'il soit intervenu d'autres délibérations ? Les questions qui peuvent se présenter sont, sans doute, celles qui sont inscrites aux procès-verbaux de la Chambre, les procès-verbaux n'étant que le compte rendu des questions mises en délibération par la Chambre. Bien qu'il ait pu se livrer un débat et bien qu'on ait pu poser d'autres questions, après une motion d'ajournement, si cette motion a été résolue dans la négative, il n'est pas permis de proposer une autre motion dans le même sens, à moins que, sur les entrefaites, il ne soit survenu quelque délibération qui est consignée aux procès-verbaux de la Chambre. Voilà à mon avis, la pratique bien établie. Il n'existe pas de divergence d'opinion à cet égard, mais voici le point que je désire soulever : lorsqu'une motion d'ajournement a été retirée, la situation en présence de laquelle se trouve la Chambre est précisément celle qui existerait si elle n'avait pas été saisie de la motion. Je vais essayer d'élucider au moyen d'une comparaison mon attitude sur cette question. C'est une règle bien connue de la Chambre que, lorsqu'une résolution proposée à la Chambre a été décidée dans la négative, on ne saurait la proposer de nouveau au cours de la même session ; mais c'est une règle également bien connue que si une motion de ce genre est retirée, on peut la présenter de nouveau au cours de la même session. A mon avis, la même règle devrait s'appliquer relativement à une motion d'ajournement. On peut proposer de nouveau une résolution qui a déjà été résolue dans la négative au cours de cette session ; mais il faut le faire à une autre session, lorsqu'il est intervenu quelque événement, à savoir, la prorogation. Si l'on présente une motion d'ajournement, on ne saurait en formuler une autre, s'il n'est pas intervenu quelque autre affaire. La Chambre s'étant prononcée sur la motion d'ajournement, force lui est de délibérer quelque autre question, sans quoi la seule question dont la Chambre pourrait être saisie serait la seule qui a été décidée. Mais il me semble que lorsqu'une motion proposée à la Chambre a été retirée de l'agrément de la Chambre, la situation est tout à fait différente, parce que, en pareilles circonstances la Chambre ne s'étant jamais prononcée sur la motion, on peut la présenter de nouveau. A l'appui de cette inter-

prétation du règlement, qui me semble légitime, je citerai l'opinion de May, page 268 de son ouvrage intitulé "Parliamentary Practice" :

Lorsqu'une motion d'ajournement a été résolue dans la négative, il n'est pas permis de la proposer de nouveau, s'il n'est pas intervenu quelques nouvelles délibérations. De là, naît la pratique de proposer alternativement : Que cette Chambre lève maintenant sa séance ; et, Que le débat soit maintenant ajourné.

On le voit, May affirme catégoriquement que cette règle ne s'applique, que lorsqu'une motion d'ajournement a été résolue dans la négative. Sans doute, je connais parfaitement la règle formelle de notre propre Chambre à laquelle le premier ministre a fait allusion, hier, c'est la règle 30 que voici :

Une motion d'ajournement est toujours dans l'ordre, mais il ne sera présenté de motion subséquente dans le même sens que lorsqu'il sera intervenu quelque délibération intermédiaire.

J'ai dit que lorsqu'une motion d'ajournement est retirée, la situation est précisément la même que s'il n'y avait pas été présenté de motion, et à l'appui de cette proposition, je prie M. l'Orateur de se reporter à la page 289 de l'ouvrage de May "Paliamentary Practice" :

Comme toute motion qui n'a pas été retirée ou que personne n'a appuyée, n'a pas été soumise au jugement de la Chambre, il est donc permis de la proposer de nouveau.

Voilà précisément ce qui est arrivé hier, et c'est la question de règlement sur laquelle, M. l'Orateur, vous avez rendu votre décision. A mon avis, il est parfaitement évident que si l'on proposait une motion d'ajournement que personne n'appuierait, elle serait non avenue. Si l'on propose une motion d'ajournement qui reçoit l'appui d'un député mais qu'on la retire plus tard, elle rentre dans la même catégorie. Elle n'a pas été soumise au jugement de la Chambre, et par conséquent à mon avis, elle rentre dans la règle établie par May, page 289. Si je signale la chose à l'attention de la Chambre, M. l'Orateur, ce n'est pas, soyez-en convaincus, que je veuille récriminer contre votre décision, mais c'est uniquement afin que vous puissiez étudier la question de nouveau, et si vous le jugez utile, nous faire savoir si la règle à l'appui de laquelle j'ai invoqué les autorités en question, est bien la pratique que la Chambre doit suivre. Avant de clore mes observations, je tiens à revenir brièvement sur la question que j'ai soulevée hier, quand j'ai demandé si le cabinet peut, à bon droit, refuser de répondre à l'interpellation formulée, lundi dernier, par mon honorable collègue (M. Casgrain). On le sait, il s'agit dans cette interpellation, de la nomination de certains membres de cette Chambre à des charges rétribuées par l'Etat.

M. R. L. BORDEN.

En réponse à cette interpellation, le premier ministre s'est contenté de dire que les renseignements demandés par l'auteur de cette interpellation figurent déjà dans les documents publics. Je le répète, il serait facile au gouvernement d'éluder la plupart des questions qui lui sont posées, s'il était toujours permis d'adopter cette ligne de conduite. Il est possible qu'il déplaise au gouvernement de répondre à des questions du genre de celles posées par l'honorable député (M. Casgrain), mais cela ne saurait justifier l'attitude prise par le premier ministre à l'endroit de cette interpellation.

Les députés ont droit de recevoir des renseignements contenus dans les documents publics, et qu'on leur présente ces renseignements sous forme de tableaux synoptiques. Il est possible que ces renseignements soient dispersés à travers trente ou quarante documents et il convient que les fonctionnaires publics recueillent ces renseignements, afin que le gouvernement les soumette à la Chambre, soit sous forme d'exemplaires de documents dont le dépôt a été demandé par voie de motion, soit sous forme de réponse à une interpellation.

Je le répète, l'attitude adoptée par le premier ministre au sujet de cette interpellation n'est ni légitime ni respectueuse envers la Chambre et il ne faut pas qu'elle serve de précédent pour l'avenir. Je n'ai pas eu le temps d'étudier toutes les interpellations formulées dans cette Chambre au cours de la dernière session. Toutefois, on m'en a signalé quelques-unes. Une interpellation à laquelle le ministre des Douanes (M. Paterson) a répondu cette session-ci, aurait pu recevoir précisément la même réponse que celle donnée par le premier ministre, si le gouvernement était autorisé à tenir pareille ligne de conduite. Le premier ministre affirme que le gouvernement a droit à une certaine latitude en pareille matière, et qu'il doit user de sa discrétion. Le gouvernement, je l'avoue, doit user de discrétion dans une certaine mesure. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a parfaitement élucidé la question aujourd'hui même en déclarant qu'il ne répondrait pas à certaines interpellations, parce qu'il n'était pas dans l'intérêt public de le faire. Personne ne conteste au gouvernement le droit de prendre semblable attitude, et d'ailleurs, en pareilles circonstances, toute la responsabilité incombe au gouvernement ; mais le premier ministre, en refusant de répondre à l'interpellation en discussion, c'est qu'à son avis, le député de Montmorency (M. Casgrain) était au courant de tous les renseignements auxquels il faisait allusion dans cette interpellation. Le premier ministre ne saurait supposer, à bon droit, que le député de Montmorency possède ces renseignements. Le premier ministre est tenu d'envisager toute interpellation formulée dans la forme voulue par un député comme une interpellation de bonne foi, marquée au coin de la sincéri-

té. L'interpellation en question est formulée en termes respectueux et se conforme parfaitement à l'esprit de notre procédure parlementaire. La réponse à cette interpellation, affirme le premier ministre, figure dans les documents publics. Je le répète, cette réponse ne tient pas debout. En outre, dit-il, l'interpellation n'est pas marquée au coin de la bonne foi. Il n'a pas droit de prendre pareille attitude, car il est tenu de croire que mon honorable collègue (M. Casgrain) a agi de bonne foi, en posant cette question, et en pareilles circonstances, ce dernier avait le droit d'obtenir une réponse. Je propose donc que la Chambre lève maintenant sa séance.

Sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : M. l'Orateur, relativement à la première question soulevée par le chef de l'opposition, se rapportant au point de procédure sur lequel porte la décision que vous avez rendue hier même sur la question de savoir s'il est permis de proposer une seconde motion d'ajournement, après qu'on a présenté et retiré une première motion dans ce sens, je dois déclarer qu'à mon avis, l'honorable député (M. Borden) n'a pas bien saisi l'esprit du règlement. Quand l'Orateur fait l'appel des questions inscrites au feuilleton du jour, tout député a le privilège de signaler à la Chambre quelques questions demandant une réponse immédiate. Cela se fait sans qu'il y ait lieu de proposer une motion d'ajournement ou de demander que la Chambre lève sa séance ; mais si la question est de nature à provoquer un débat et si c'est une véritable interpellation au cabinet, et que le député, auteur de cette interpellation, désire formuler certaines observations à cet égard, alors il a le privilège de proposer une motion d'ajournement, afin d'obtenir les renseignements qu'il désire. L'esprit du règlement, c'est que pareille motion ne devrait être présentée que dans certains cas d'urgence ou la célérité est essentielle. Je n'ai pas les auteurs à ma portée, mais qu'on consulte May et j'en suis convaincu, on constatera qu'en Angleterre on tenait pour un abus des privilèges de la Chambre le fait de proposer une motion d'ajournement, à moins qu'il n'y eût urgence de le faire et qu'il fût impossible de la faire soumettre aux délibérations de la Chambre en temps utile.

En Angleterre, le règlement de la Chambre à cet égard a été modifié, et aujourd'hui, il n'est pas permis de proposer une motion d'ajournement, dans le but d'obtenir des renseignements du cabinet, à moins que le député qui veut formuler cette interpellation n'obtienne l'appui d'un certain nombre de ses collègues—le chiffre en est porté à 40, je crois—et à moins qu'il n'ait, au préalable, notifié à l'Orateur avis de son intention à cet égard. Nous n'avons pas adopté cette règle; nous adhérons toujours à l'ancienne règle du parlement anglais portant que tout député peut, à l'appel de l'ordre du jour, proposer l'ajournement, afin de faire surgir un débat que, sans cette motion, il serait impossible de provoquer en temps utile.

Toutefois, ce privilège a été modifié par une autre règle qui porte que lorsque cette motion a été présentée et délibérée, il n'est pas permis de saisir la Chambre d'une contre-motion dans le même sens. La raison d'être de cette disposition saute aux yeux. S'il était permis à tout député de proposer l'ajournement, puis après la délibération de cette motion, de la proposer de nouveau, et cela indéfiniment, on le comprend, l'expédition de la besogne au parlement deviendrait presque impossible.

M. R. L. BORDEN : Le premier ministre affirme-t-il que la règle suivie ici est une modification de la pratique autrefois suivie au parlement britannique ?

Sir WILFRID LAURIER : C'est l'ancienne pratique du parlement anglais.

M. R. L. BORDEN : Je n'en disconviens pas.

Sir WILFRID LAURIER : J'appelle l'attention de l'honorable député sur la règle qui était en vigueur en Angleterre, avant l'adoption de la dernière règle. En voici la teneur :

Une motion d'ajournement est toujours dans l'ordre.

Voilà l'ancienne règle du parlement anglais qui est encore en vigueur ici.

Une motion d'ajournement est toujours dans l'ordre, mais il n'est permis de proposer une seconde motion dans le même sens que s'il est intervenu quelque délibération intermédiaire.

La règle ne dit point qu'il est permis de proposer cette motion, que si elle est résolue dans l'affirmative ou dans la négative, mais si elle sera proposée et délibérée.

On peut décider du sort d'une motion de plus d'une façon. On peut la résoudre soit dans l'affirmative, soit dans la négative, ou bien on peut la retirer; mais qu'elle soit retirée, du consentement de la Chambre—tout député peut s'opposer au retrait de la motion—ou qu'on la décide dans l'affirmative ou dans la négative, en quoi, je le demande, cela peut-il intéresser la règle elle-même ? L'objectif de la règle est uniquement de permettre à un député de saisir la Chambre d'une question qu'il ne pourrait présenter autrement.

Hier, l'honorable député (M. Monet), après avoir obtenu le renseignement, a retiré sa motion et à mon avis, cette décision de la motion est tout aussi efficace que si on l'avait résolue dans la négative ; et en pareilles circonstances, nul député ne saurait proposer une autre motion d'ajournement; car alors on pourrait retarder indéfiniment l'expédition des travaux et les délibérations de la Chambre.

Une motion d'ajournement est toujours dans l'ordre, mais il n'est pas permis de présenter de motion subséquente dans le même sens.

Or, voici ce qui est consigné dans les procès-verbaux de la Chambre au sujet de nos délibérations d'hier.

M. Monet propose que la Chambre lève maintenant sa séance ; motion qui est retirée de l'agrément de la Chambre.

Est-ce que cela ne décide pas du sort de la motion tout aussi bien que si elle avait été résolue dans la négative ? Du moment que l'honorable député obtient les renseignements voulus, que lui importe qu'on aille aux avis ou que la motion soit retirée ? Il a gagné son point et l'affaire est réglée. Dans les circonstances qui se sont présentées hier, n'eût-ce pas été violer l'esprit du règlement, M. l'Orateur, que de permettre à un député de proposer une motion d'ajournement, lorsqu'il n'était intervenu aucune délibération de la Chambre ?

Le sort de la motion d'ajournement ayant été décidé définitivement, et comme il n'était intervenu aucune affaire, je prétends que votre décision, M. l'Orateur, est marquée au coin de la sagesse. Je n'ai pas eu les loisirs voulus pour étudier les précédents et je ne sache pas, d'ailleurs, qu'il soit possible d'en trouver un qui cadre parfaitement avec la situation actuelle ; mais j'estime que votre décision est une interprétation parfaitement légitime et autorisée du règlement.

J'aborde maintenant l'étude d'une autre question soulevée par le chef de l'opposition; il s'agit de la nature de la réponse que j'ai donnée à l'interpellation faite ces jours derniers, par le député de Montmorency (M. Casgrain). J'en conviens, le gouvernement est tenu de communiquer aux députés tous les renseignements qu'ils demandent et qu'ils ne sauraient obtenir avec la célérité voulue que par voie de motion ou d'interpellation. Tous les jours, il nous arrive de communiquer aux députés des renseignements qu'ils pourraient fort bien se procurer eux-mêmes, en consultant les documents parlementaires ; et si nous agissons de la sorte, c'est que nous voulons bien leur être agréables ; non pas que nous soyons tenus de le faire. Nous visons en cela à la prompte expédition des travaux de la Chambre, et à épargner aux députés l'embarras de se livrer eux-mêmes à ces recherches. Quelquefois, il arrive qu'on formule une motion motivée par un prétexte quelconque, mais en cela on n'obéit certainement pas au mobile allégué, celui d'obtenir des renseignements, puisque tout le monde est au courant des faits sur lesquels on nous demande des lumières. A mon avis donc, la réponse apportée à l'interpellation de l'honorable député a été conçue précisément dans l'esprit même dont il s'est inspiré lui-même dans sa motion. Nous lui avons rendu cet hommage, de marcher sur ses propres brisées ; mais je ne saurais affirmer que je serai toujours d'humeur à m'inspirer de son exemple. J'ai cru faire acte de courtoisie à l'endroit de l'honorable député, en lui donnant pareille réponse. Eussé-je cru que mon honorable ami était plongé dans les ténèbres de l'ignorance au sujet des renseignements signalés dans son interpellation, je lui aurais donné les éclaircissements demandés ; mais je dois l'avouer, j'étais convaincu qu'il avait toutes les lumières voulues sur la question. Je le croyais assez renseigné sur les événements du passé pour savoir si les messieurs désignés dans son interpellation avaient été, oui ou non, appelés à remplir des charges rétribuées par l'Etat, ou s'ils avaient fait partie de la députation ici. Si l'honorable député est dans l'ignorance à cet égard, je tiens à lui présenter ici même mes humbles excuses.

Sir WILFRID LAURIER.

M. T. CHASE CASGRAIN (Montmorency) : Le 17 mars, j'ai adressé au cabinet l'interpellation que voici :

Combien y a-t-il de députés à la Chambre des communes du Canada qui ont été appelés à remplir la charge de lieutenant-gouverneur dans les différentes provinces, depuis le 1er août 1896 ?

A la suite de cette première question, venait une autre question portant sur le nombre des députés aux Communes, appelés à exercer la magistrature, ou la charge de sénateur, ou nommés à d'autres charges rétribuées par l'Etat. Voici la réponse du premier ministre :

Je prierai l'honorable député, en ce qui concerne cette question et les questions 4, 5 et 6 de demander le dépôt d'un rapport.

Quand le premier ministre m'eut prié de demander le dépôt d'un rapport, j'ai estimé plus utile de consulter moi-même les documents publics et de dresser une liste. C'est ce que je fis, et le 11 avril, je posai la question que voici :

Les personnes ci-après ont-elles été nommées à des charges publiques, avec les traitements mentionnés, depuis juillet 1896, comme suit :— Francis G. Forbes, sous-percepteur de douane, $120 ; Joseph Lavergne, juge de la cour Supérieure, Québec, $5,000 ; C. R. Devlin, agent d'immigration en Irlande, $2,000 ; Frs Langelier, juge de la cour Supérieure, Québec, $5,000 ; M. C. Cameron, lieutenant-gouverneur, $7,000 ; J. F. Lister, juge de la cour d'Appel, Ontario, $5,000 ; P. A. Choquette, juge de la cour Supérieure, Québec, $4,000 ; C. J. Rinfret, inspecteur de district, Revenu de l'intérieur, Québec, $2,500 ; C. A. Beausoleil, directeur de la poste, Montréal, $4,000 ; M. E. Bernier, membre de la commission des chemins de fer, $8,000 ; A. G. Blair, président de la commission des chemins de fer, $10,000 ; B. M. Britton, juge, Haute cour de judicature, Ontario, $5,000 ; H. G. Carroll, juge de la cour Supérieure, Québec, $3,500 ; sir Ls Davies, juge de la cour Suprême du Canada, $7,000 ; O. Desmarais, juge de la cour Supérieure, Québec, $4,000 ; T. B. Flint, greffier de la Chambre des communes, $3,400 ; T. Fortin, juge de la cour Supérieure, Québec, $4,000 ; D. C. Fraser, juge de la cour Suprême, Nouvelle-Ecosse, $4,000 ; J. A. C. Madore, juge de la cour Supérieure, Québec, $4,000 ; E. C. King, Sénat ; B. R. Fiset, Sénat ; John Yeo, Sénat ; A. M. Déchêne, Sénat ; W. C. Edwards, Sénat ; J. Godbout, Sénat ; J. H. Legris, Sénat.

Cette liste est incomplète et c'est là une des raisons qui m'ont porté à adresser cette interpellation au gouvernement. J'avais le droit, et probablement le devoir, de compulser les documents publics afin de me renseigner sur le nombre de députés qui ont été nommés à des charges rétribuées par l'Etat ; mais je désirais obtenir du cabinet les données authentiques sur ce point, et le fait que j'ai donné une liste incomplète prouve qu'en demandant ces renseignements au gouvernement, je prenais une attitude légitime et dictée par l'intérêt public même. J'ai mentionné 26 noms de députés qui ont été nommés à des charges publiques et je constate que le nombre de ces nominations est supérieur à ce chiffre et atteint probablement la trentaine.

Par exemple, M. Béchard et M. Edwards furent nommés sénateurs et sir Henri Joly de Lotbinière fut nommé lieutenant-gouverneur avec un traitement de $7,000 par année, et je crois que le gouvernement a fait une ou deux autres nominations de même genre. Ceci montre que j'avais parfaitement le droit comme membre de cette Chambre de demander au gouvernement des renseignements officiels sur ce point. C'est là une question sérieuse. Elle l'est d'autant plus lorsque nous consultons les débats de la Chambre des années dernières et que nous y lisons les principes prêchés par les honorables députés de la droite lorsqu'ils étaient dans l'opposition. Nous savons tous que l'opposition d'alors ne cessait d'attaquer le gouvernement parce qu'il nommait des membres du parlement à des charges rétribuées par la Couronne. Non seulement attaquaiest-ils le gouvernement à ce sujet, mais un des ministres actuels est allé jusqu a présenter un bill pour arrêter cet abus. En parcourant les débats de 1895, je trouve que M. Mulock a demandé permission de présenter le bill n° 111 pour mieux assurer l'indépendance du parlement. M. Foster a demandé au nom du gouvernement quelles étaient les principes du bill, et je vais lire ce que mon honorable ami le directeur général des Postes a dit lorsqu'il a présenté son bill, et sa réponse montrera que la question dont j'ai donné avis était non seulement une question opportune, mais nécessaire lorsque nous considérons les principes qui ont été posés dans le passé par mes honorables amis de la droite. M. Mulock expliqua son bill et je crois que M. Mulock—dont je vais lire les paroles—est la même personne qui siège aujourd'hui sur les banquettes du trésor comme directeur général des Postes. Je crois que c'est bien la même personne, bien que nous serions portés à roire le contraire, si l'on met ses actes depuis qu'il est ministre en regard de ce qu'il disait le 7 de juin 1895. Il disait alors :

Le bill a pour but d'accomplir ce que son titre indique ; assurer davantage l'indépendance du parlement. Les hommes politiques au Canada se sont constamment efforcés d'assurer en parlement, l'expression libre, impartiale de la volonté du peuple, et, de toute à autre, les législateurs ont cherché à écarter tous les obtacles qui empêchaient d'atteindre ce but si désirable. De temps à autre, nos prédécesseurs ont fait des dispositions pour empêcher la présence en parlement d'hommes qui peuvent être influencés, comme, par exemple, les fonctionnaires. On admet, aujourd'hui, que c'est un état de choses qui ne doit pas être toléré dans un parlement libre. L'acte relatif à cette Chambre renferme quelques exceptions, mais, il y a plusieurs années, l'on a affirmé le principe général que des membres du parlement ne devraient pas partager leur allégeance; le membre du parlement devrait représenter librement et absolument la volonté du peuple qui l'a envoyé ici, et, sans vouloir blesser personne, mais cependant pour parler peut-être d'une manière propre à faire saisir mon idée, je dirai qu'il ne devrait pas accepter de l'un ou de l'autre côté de la Chambre, de faveurs qui pourraient le gêner de quelque façon dans l'accomplissement de ses devoirs, ou l'empêcher d'agir librement dans la décision de toutes les questions soumises à la Chambre. Or, il est impossible de fermer les yeux sur un abus qui s'est développé au sein d parlement, surtout à la Chambre des Communes, un abus qui engendre plus de maux même que celui auquel je fais particulièrement allusion, mais dont aucun n'égale en gravité l'abus qui menace l'indépendance du parlement. Je veux parler des membres du parlement et des membres de cette Chambre qui s'adressent au gouvernement du jour pour obtenir des emplois, relevant de la Couronne, auxquels sont attachés des émoluments, emplois qui, s'ils les acceptaient, les rendraient incapables de siéger comme membres de la Chambre. Pourquoi ? Parce que du moment qu'ils entreraient dans le service public, comme fonctionnaires du gouvernement, ils cesseraient d'être libres, ils seraient les serviteurs du gouvernement du jour et, partant, ils ne pourraient pas représenter leurs commettants. J'aimerais savoir M. l'Orateur, si un homme qui sollicite un emploi ou qui a eu la promesse d'un emploi du gouvernement du jour est plus libre dès qu'il peut convenir à ce dernier de le nommer. Combien y a-t-il de députés, aujourd'hui, dans cette position ?

Il y en a un nombre considérable.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami voudra-t-il nous dire quels sont ceux qui ont voté pour et contre ce bill ?

M. CASGRAIN : Il ne s'agit pas de cela dans le moment.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. CASGRAIN : Je vais répondre à l'honorable premier ministre. Le parti libéral n'est pas au pouvoir aujourd'hui pour faire ce que le parti conservateur a fait ; il y a été porté au pouvoir sur la promesse bien formelle qu'il ferait mieux que nous avons fait. Il proclamait que nous nous conduisions mal, que nous étions corrompus, que nous portions atteinte à l'indépendance du parlement, et que, si le peuple le portait au pouvoir, il ne se rendrait pas coupable de ces fautes. Mais aussitôt arrivé au pouvoir comment se conduit-il ? Il fait exactement ce qu'il a blâmé si sévèrement, et il va même plus loin que le

parti conservateur est jamais allé. Je dis donc que ma question était dans l'ordre. C'était une question inoffensive ; c'était une question qui se rapportait à la politique du gouvernement, et je demandais ce qu'il avait fait dans le passé et ce qu'il se proposait de faire dans l'avenir. Le gouvernement devait y répondre. Bourinot nous explique quelle est la pratique à ce sujet. Voici ce qu'il dit :

La pratique est, cependant, depuis longtemps établie dans les communes et au Sénat de poser des questions aux ministres de la Couronne, concernant les questions soumises au parlement, ou autres affaires d'intérêt public, et les ministres qui sont ainsi interrogés donnent les réponses et les explications voulues.

Or, la question que j'ai posée en était une d'intérêt public puisqu'elle a fait le sujet d'un bill présenté par le directeur général des Postes actuel (sir William Mulock). Voici la règle de la Chambre à ce sujet :

Il peut être adressé des interpellations aux ministres de la Couronne touchant toute affaire publique, et à d'autres membres touchant tout bill, motion, ou autre matière publique se rattachant aux affaires de la Chambre, dans laquelle tels membres peuvent être intéressés; mais en adressant une interpellation, aucun argument où opinion ne doit être représenté, ni aucun fait énoncé, excepté lorsqu'il est nécessaire d'expliquer la question.

La question était-elle dans l'ordre—oui ou non ? Tendait-elle à prouver quelque chose ou comportait-elle une expression d'opinion ? Pas du tout. C'était une question comme toutes celles qui sont posées tous les jours dans cette Chambre. Le règlement continue :

Et nul membre n'a le droit de discuter la substance de la réponse donnée par le ministre.

Si le règlement de la Chambre permet de poser des questions de ce genre au gouvernement, le devoir de celui-ci doit être d'y répondre. L'une de ces propositions est la corollaire de l'autre. Il serait absurde de prétendre que les députés ont le droit de formuler des interpellations sans admettre en même temps que les ministres ont le devoir d'y répondre.

L'honorable L. P. BRODEUR (ministre du Revenu de l'Intérieur) : L'honorable député (M. Casgrain) prétendra-t-il qu'une même question peut être posée plusieurs fois dans une même session ?

M. CASGRAIN : Non. M. l'Orateur, je n'ai pas dit cela et je ne prétends pas cela. Mais si c'est la raison pour laquelle le gouvernement ne veut pas répondre, pourquoi n'a-t-il pas soulevé l'objection avant cela ? Il ne l'a pas fait et il essaie maintenant de sortir du pétrin dans lequel il est tombé, mais il ne le peut pas. Si cette objection a quelque valeur, pourquoi mon honorable ami (M. Brodeur) qui a fait un Orateur si irréprochable de cette Chambre, ne l'a-t-il pas soulevée avant aujourd'hui ? Mais ce n'était pas la raison. La raison était celle que j'ai indiquée, savoir: que le directeur général des Postes actuel a présenté un bill, que le parti libéral a fait les déclarations que j'ai rapportées concernant les assauts du gouvernement contre l'indépendance du parlement en nommant des députés à des emplois rétribués par la Couronne. Laissez-moi citer les dernières paroles du discours dont j'ai déjà cité une partie. L'honorable directeur général des Postes disait :

Combien y a-t-il de députés aujourd'hui dans cette situation ? Il y en a un nombre considérable.

Un bruit court aujourd'hui, d'après lequel un membre de cette Chambre doit être nommé juge en chef de la Nouvelle-Ecosse. On dit aussi, non pas seulement ici, mais dans toute la province de Québec, qu'un député doit être nommé juge dans le nouveau district de Pontiac. De sorte que ma question avait son à propos. Je voulais faire voir au pays la contradiction entre la ligne de conduite que le parti libéral suivait lorsqu'il était dans l'opposition et celle qu'il suit maintenant qu'il est au pouvoir. Je voulais de plus avertir le gouvernement qu'il était absolument contraire à l'indépendance du parlement de voir vingt-six ou trente de ses membres attendant des charges publiques rétribuées par l'Etat, et de faire miroiter ces emplois aux yeux des membres du parlement pendant la discussion de questions importantes, afin de les engager à voter les projets du gouvernement. La question que j'ai posée, M. l'Orateur, a sa raison d'être, ; elle est conforme aux règlements ; et la seule raison pour laquelle le gouvernement n'a pas donné de réponse, était qu'il avait honte d'avoir ainsi violé l'indépendance du parlement.

L'honorable sir WILLIAM MULOCK (directeur général des Postes) : M. l'Orateur, je dois remercier mon honorable ami le député de Montmorency (M. Casgrain) de m'attribuer autant d'importance dans les conseils du parti libéral. Je ne savais pas que l'on pouvait tenir le parti libéral responsable des opinions particulières d'un de ses membres, avant que ce grand parti les eût adoptées d'une manière formelle. Je ne puis nier que j'ai été membre du parti libéral lorsque ce parti était dans l'opposition. Pendant ma carrière publique, j'ai vu beaucoup d'abus dans le parlement. J'ai vu qu'à l'aide de promesses de charges publiques on fermait la bouche à des députés dont la période d'utilité dans cette Chambre touchait à sa fin, et qui sur plusieurs questions de politique générale étaient hostiles au gouvernement.

M. COCHRANE : Où est Blair ?

Sir WILLIAM MULOCK : L'honorable député de Northumberland-est me demande où est l'honorable M. Blair ? Il est là où l'honorable député lui-même aimerait beaucoup à se trouver. Je disais donc que depuis plu-

sieurs années nous avions le spectacle d'une demi-douzaine, peut-être d'une douzaine de députés appuyant le gouvernement, et désignés pour des emplois dépendant de la Couronne auxquels ils devaient être nommés aussitôt que le permettaient les exigences ministérielles et les comtés que ces députés représentaient. Si ces nominations avaient été faites promptement et si on ne les avait pas fait miroiter devant les yeux des députés, l'indépendance du parlement n'en aurait peut-être pas souffert. Mais ce n'est pas ainsi que l'on agissait. Je ne saurais trop dire combien de députés ont eu des promesses de charges publiques dans la session pendant laquelle j'ai présenté ce bill. Il était notoire en 1895 que le gouvernement avait perdu la confiance du pays ; et c'était un fait connu qu'il ne pouvait survivre à une autre élection et que le parti conservateur serait renvoyé dans les froides régions de l'opposition, où il devait rester pendant plusieurs années. A cette époque, M. l'Orateur, plusieurs de ces députés maintenant si vertueux, cherchaient une retraite dans un bon fromage. La chose était notoire, et les projets du gouvernement avaient beau être malhonnêtes et corrompus, on était certain que ces députés qui avaient leur commission dans leur poche, étaient les premiers à se lever et à voter. Des agents circulaient parmi les membres du parti conservatur du dehors auxquels on n'avait pas fait de ces promesses, et on les maintenait ainsi dans la fidélité au parti. Ces agents, M. l'Orateur, remplissaient le rôle de ces éléphants dressés dont l'on se sert pour faire tomber leurs frères dans la servitude ; nous les avons vus parcourir les corridors et les couloirs du parlement ; nous les avons vus même ailleurs, cherchant à faire voter en faveur d'un projet impopulaire des députés conservateurs, qui autrement auraient craint de les approuver. Il n'y avait plus en 1895 d'indépendance du parlement.

La majorité de la Chambre ne représentait plus l'opinion du pays, et c'est alors que j'ai présenté mon bill. Mais quelle a été l'attitude du parti conservateur en cette circonstance ? Pas un de ses membres ne m'a appuyé. Je regrette, M. l'Orateur, que mon bill n'ait pas reçu meilleur accueil. Ni le gouvernement, ni l'opposition n'en voulaient. Voyant alors que ce bill n'était pas appuyé par l'opinion publique, je l'abandonnai et je ne suis pas revenu à la charge ni en 1896, ni depuis. Le peuple ne semblait pas vouloir de mon idée. Mais j'appuierais toute motion venant de l'autre côté de la Chambre déclarant qu'un député ne doit pas continuer à occuper son siège après qu'il a été nommé à un emploi public. Il y a une grande différence, M. l'Orateur, entre la demande d'un emploi par un député et la promesse du gouvernement de le lui donner. Tous les députés sont libres de faire les demandes qu'ils veulent, et le gouvernement est maître de les accorder ou de les refuser Rien ne peut empêcher un député de demander, mais le gouvernement est libre de refuser. Je dis donc qu'un député ne devrait pas occuper un siège dans cette Chambre après qu'il a été nommé à un emploi retribué par la Couronne, après qu'il a été entendu qu'il en aurait un. Mais le gouvernement actuel, dont je suis membre, n'a jamais partagé l'opinion ou approuvé les principes contenus dans le bill que j'ai présenté en cette année malheureuse de 1895 qui faisait la honte du Canada. Par exemple, le parti libéral pas plus que le parti conservateur n'a pour programme que le gouvernement doive prendre possession des chemins de fer, et nous voyons l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux siégeant aux côtés de l'honorable chef de l'opposition et prenant une attitude diamétralement opposée à celle de son chef sur cette question d'intérêt public. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux s'est déclaré absolument opposé au principe de la socialisation des chemins de fer. Va-t-on pour cela l'exclure des rangs du parti conservateur ? Que dit son chef ? Son chef prétend que le principe de la socialisation des chemins de fer doit être le programme du parti conservateur dans tout le pays.

M. COCHRANE : N'essayez pas à changer le terrain de la discussion.

Sir WILLIAM MULOCK : Non, je donne seulement un exemple. Mais de même qu'une hirondelle ne fait pas le printemps, de même les opinions d'un membre du gouvernement ne font pas le programme de tout un parti. J'ai dit ce que je pensais ; mais comme ni le parlement, ni l'opinion publique ne m'ont approuvé, je ne persiste pas dans ce que j'ai proposé. Je n'en prétends pas moins cependant que du moment qu'un député a demandé une charge publique et du moment que le gouvernement lui a donné à entendre qu'il l'obtiendrait, alors il doit remettre son mandat de député.

M. COCHRANE : C'est une opinion que vous gardez pour vous-même maintenant.

Sir WILLIAM MULOCK : Je ne fais qu'exprimer mon opinion. Mais je veux dire que si jamais le gouvernement actuel devenait aussi mauvais que le gouvernement précédent, si jamais le parti libéral suivait le mauvais exemple du parti conservateur en 1895——

Une VOIX : Impossible.

Sir WILLIAM MULOCK : Je sais que c'est impossible ; mais supposons que cela arrive, alors pourrions-nous refuser de voter une loi pour enrayer le mal. Jusqu'à présent le pays n'a pas souffert d'aucune de ces nominations. Ceux qui ont été nommés à des emplois publics étaient des hommes qui méritaient la confiance du pays et étaient dignes de remplir les charges élevées qu'on leur confiait. Ils remplissent certainement ces emplois avec honneur et ils étaient émi-

nemment aptes à les remplir, et autant qu'il est à ma connaissance aucun de ceux qui ont été nommés à des emplois n'en avait reçu la promesse pendant qu'ils étaient députés.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

Sir WILLIAM MULOCK : Non, M. l'Orateur, je ne sache pas qu'aucun député ait continué à occuper un siège dans cette Chambre après avoir reçu la promesse d'une place ; alors, ils étaient libres et indépendants. C'est la véritable indépendance du parlement que nous recherchons ; nous ne voulons pas empêcher des hommes publics qui ont bien servi leur pays dans cette Chambre, de se retirer de l'arène politique, lorsqu'ils ne se sentent plus capables d'y rester et qu'ils sont plus aptes à servir le pays dans une autre sphère. Quoi qu'il en soit, M. l'Orateur, aucun parti politique n'a adopté mes opinions sur ce point, et nous ne sommes pas encore arrivés au Canada, du moins dans le parti libéral, à cette période où l'opinion d'un membre du parti puisse faire loi contre celle de ses collègues ; nous sommes encore assez libéraux pour laisser à chacun la liberté de ses opinions sur les grandes questions politiques. Que nos amis de la gauche se dispensent s'ils le veulent de conférences, de caucus et d'échanges d'opinion entre les membres d'un même parti ; qu'ils abandonnent s'ils veulent à leur chef le droit de définir la politique du parti sans le consulter, lorsque le temps de voter sur la question du chemin de fer sera arrivé, nous verrons des députés qui ont exprimé les opinions les plus disparates sur cette question se lever et voter les uns après les autres pour le projet bigarré que le chef de l'opposition appelle le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à la Colombie Anglaise.

M. COCHRANE : Allez-vous entamer la discussion de cette question ?

Sir WILLIAM MULOCK : Je le pourrais, si je voulais tuer le temps. Je disais donc, M. l'Orateur, que lorsque le moment viendra pour les honorables députés de la gauche de voter sur la question du chemin de fer, nous en verrons qui ont exprimé les opinions les plus contradictoires voter en faveur de l'amendement du chef de l'opposition. Nous verrons par exemple mon honorable ami l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux voter en faveur de l'amendement du chef de l'opposition, et approuver le principe de la socialisation des chemins de fer, principe contre lequel il s'est ouvertement prononcé. Le parti libéral, M. l'Orateur, n'exige pas de la part de ses membres une soumission aveugle à la politique du gouvernement. Notre parti a approuvé certains principes dont plusieurs impreignent maintenant la législation du Canada.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

Sir WILLIAM MULOCK : Mes honorables amis pourront consulter l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) à ce sujet. C'est plus dans les attributions de sa profession que de la mienne, mais au sujet des promesses que le parti libéral n'aurait pas encore pu remplir, on le trouvera toujours au poste et disposé à les exécuter dès que les circonstances le lui permettront.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : M. l'Orateur, l'honorable directeur général des Postes (sir William Mulock) a parlé de moi à la fin de ses remarques et conséquemment j'ai le droit de lui répliquer. L'honorable ministre nous a dit d'abord que l'on ne pouvait rendre tout un parti responsable des opinions d'un de ses membres, et il a donné comme preuve que ses amis politiques ne l'ont pas très fortement appuyé lorsqu'il a présenté son bill à la Chambre. Il a dit que le premier membre venu de son parti pouvait présenter un bill. Mais se considère-t-il comme le premier venu ? Veut-il faire croire au pays qu'il n'a aucune influence dans son parti, et qu'il a énoncé un principe qui n'était pas accepté par ses amis ou qui n'était pas juste ? Les faits prouvent le contraire, et cette même proposition dont l'esprit distingue notre législation, et que l'honorable député d'York-nord a fait consigner au compte rendu des Débats comme l'expression des principes de son parti a été lue, citée et commentée par tout le pays comme un article de foi que le parti n'abandonnerait pas lorsqu'il arriverait au pouvoir. L'a-t-il mis en pratique ?

Une VOIX : Non.

M. SPROULE : Ne s'en est-il pas au contraire écarté ? Aujourd'hui il est oublié comme beaucoup d'autres articles du programme libéral. L'honorable ministre a dit qu'il a fait cette motion lorsque le parti libéral n'avait pas la confiance du pays. C'est dans la session de 1895 que cette motion a été faite. Pendant cette session il y a eu plusieurs scrutins, et bien que ne parlant que de mémoire, je crois pouvoir dire que le gouvernement d'alors avait une majorité de cinquante-trois ou cinquante-quatre voix, et l'honorable ministre ne pouvait pas être sérieux lorsqu'il a dit que le gouvernement avait perdu la confiance de la Chambre et du pays. Il a dit aussi : Nous ne suivons pas les principes du parti conservateur. Quelle est la différence ? Mon honorable ami qui est près de moi (M. Casgrain) nous a lu une liste des noms dont certain nombre de membres du parlement qui ont été nommés à des charges rétribuées par l'Etat. De quoi se plaignait l'honorable député d'York-nord en 1895. Il disait que c'était un principe contraire dans une résolution qu'il a soumise à cette Chambre sous forme d'un bill.

Sir WILLIAM MULOCK : Et contre lequel l'honorable député a voté ?

M. SPROULE : L'honorable directeur général des Postes dit : Nous ne suivons

pas les mauvais principes de nos prédécesseurs. Mais où est la différence entre la conduite du gouvernement actuel et celle du gouvernement précédent ? Ce n'est qu'une question de plus ou de moins. Contre quoi protestait-il ? Il disait que le gouvernement nommait des membres du parlement à des charges rétribuées par la Couronne. La plainte est la même aujourd'hui, et la différence entre la conduite du gouvernement précédent et celle du gouvernement actuel n'est que dans le nombre des nominations, celui-ci ayant nommé près de trois fois plus de membres du parlement à des charges publiques que son prédécesseur.

L'honorable directeur général des Postes devrait être le dernier dans cette Chambre à parler sur ce sujet, car s'il y a quelque chose de triste pour lui et son parti de consigné dans les Débats c'est bien l'abandon de leurs principes. L'honorable ministre a dit aussi qu'aucun membre de cette Chambre n'avait siégé ni voté après avoir eu du gouvernement la promesse qu'il serait nommé à une charge publique. Mais l'honorable ministre a oublié M. Langelier qui a siégé dans cette Chambre après avoir écrit au " Witness " une lettre déclarant que l'honorable premier ministre lui avait promis la charge de lieutenant-gouverneur de Québec et que cette promesse n'avait pas été remplie. N'y avait-il pas là une violation de ce principe? N'y a-t-il pas là une contradiction directe de l'assertion de l'honorable directeur général que jamais aucun membre de cette Chambre n'avait violé ce principe? Mais ce n'est là qu'un exemple. Je pourrais en donner plusieurs autres. C'est un véritable scandale public de voir un aussi grand nombre de députés passer tout chauds de l'arène politique à des emplois dépendant de la Couronne. Nous voyons par exemple siéger comme commissaire-enquêteur dans les affaires du Yukon un député nommé juge après avoir pris part à la discussion de cette question dans la Chambre. Je dis que c'est un scandale, et je suis presque certain que ce député savait qu'il serait nommé juge peu de temps après que la discussion dont j'ai parlé a eu lieu.

Mais je veux parler de la question qui occupe en ce moment l'attention de la Chambre, savoir, la latitude que doivent avoir les députés de poser des questions au gouvernement et le devoir de celui-ci d'y répondre. Pourquoi posons-nous des questions? Nous avons Bourinot et May qui nous disent qu'il est bon et juste que les députés posent des questions, et que c'est le devoir du gouvernement d'y répondre. Ces questions peuvent se rapporter aux affaires publiques, mais nous pouvons aller plus loin que cela et demander des renseignements sur des choses qui peuvent être dans les documents publics, mais que nous n'avons peut-être pas sous la main lorsque nous en avons besoin. Nous posons aussi des questions pour avoir des renseignements que le gouvernement possède mais que nous n'avons pas. Voilà les raisons qui nous justifient de poser des questions et qui font que le gouvernement doit y répondre. Nous posons des questions pour avoir sous une forme concise des renseignements qui peuvent être dans les documents publics ou ailleurs, mais dont la recherche prendrait trop de temps. Nous posons aussi ces questions pour connaître les faits exacts et officiels, parce que souvent dans les discussions en dehors de la Chambre les adversaires nient des faits authentiques, mais lorsque nous avons la réponse même du gouvernement avec son imprimatur, les dénégations sont impossibles. Nous posons les questions comme celle qu'a posée mon honorable ami (M. Casgrain) en donnant les noms et nous demandons s'il est bien vrai que ces personnes ont été nommées à des fonctions publiques. Pourquoi ? Afin que le gouvernement dise oui ou non, et qu'un contradicteur libéral ne puisse pas plus tard venir dans les réunions électorales dire que ce n'est pas vrai ; car vous avez alors la réponse du gouvernement, et ce n'est plus une simple affirmation que vous faites, mais vous avez le fait même certifié par l'imprimatur du gouvernement. Conséquemment il ne peut-être nié.

Le point suivant dont je veux parler est celui-ci : Comment doit-on répondre à ces questions ? Bourinot dit :

> Ces questions sont imprimées avec les avis et apparaissent sur le feuilleton des ordres du jour à l'endroit qui leur est assigné par la règle 19.

Plus loin il dit :

> Il est du devoir du greffier de signaler toute irrégularité à l'Orateur, et si ce dernier partage l'opinion du greffier, il lui ordonnera de se mettre en communication avec le député afin de modifier l'avis.

Comme dans ce cas-ci aucune objection n'a été faite, on devait supposer que la question était correcte. La règle dit :

> La réponse à une question devrait être courte et distincte, et limitée aux explications absolument nécessaires pour rendre la réponse intelligible.

L'honorable premier ministre n'a pas observé cette règle. L'honorable député de Montmorency demandait des faits, et l'honorabel premier ministre aurait dû répondre " oui " ou " non ". Il devait donner une réponse directe, mais il ne l'a pas voulu. Il a donné une réponse indirecte et qui ne contenait aucun renseignement écourté ou détaillé. Cette réponse du premier ministre montrerait qu'il ne comprend pas le droit qu'ont les députés de demander des renseignements. Nous posons des questions pour plusieurs raisons ; c'est notre devoir de le faire, et c'est le devoir du gouvernement de donner les renseignements d'une façon courtoise. Si la question est irrégulière, c'était à l'Orateur à le signaler, mais dans ce cas-ci, il a apparemment jugé qu'elle était régu-

lière, et le gouvernement aurait dû y répondre.

Au sujet de la question que lorsqu'une motion d'ajournement est retirée, la même motion ne peut pas être faite ensuite sans que la Chambre passe d'autres affaires, le chef de l'opposition l'a traitée à fond. L'honorable premier ministre a dit que si la Chambre n'en finissait pas avec cette motion, on pourrait la répéter à l'infini, mais il doit savoir que tout ce qu'un député a à faire est de s'opposer au retrait de la motion, et alors l'Orateur est obligé de la soumettre à la Chambre et de la déclarer adoptée ou rejetée. Voilà ce qui devrait être fait, et la prétention de l'honorable premier ministre ne tient pas. La règle que lorsqu'une question de privilège est soulevée un député a le droit de la discuter avant que l'Orateur donne sa décision, est si commune et si bien comprise, que je suis certain, M. l'Orateur, qu'après réflexion vous la reconnaîtrez. Lorsque je me suis levé pour parler sur un rappel au règlement, hier, j'ai été interrompu plusieurs fois, mais il doit être bien compris à l'avenir que la règle est que lorsqu'un honorable député s'adresse poliment à l'Orateur, il a droit à une attention raisonnable de la part des membres de cette Chambre. Je n'en dirai pas plus sur cette question.

L'honorable M. HAGGART (Lanark-sud) : Je n'aurais pas pris part à ce débat si ce n'eût été de la réponse que l'honorable directeur général des Postes s'est permis de faire à mon honorable ami (M. Casgrain). En 1895, l'honorable directeur général des Postes a soumis à la Chambre un bill définissant les devoirs d'un membre du gouvernement, et les devoirs de conscience d'un membre du parlement à son entrée dans le cabinet. Le directeur général des Postes nous a dit que lorsqu'un député acceptait un mandat du peuple, il ne devait pas se laisser influencer ni corrompre par des promesses de places ou charges publiques, et qu'il devait remplir fidèlement son mandat. L'honorable ministre était aussi d'avis, il me semble, qu'en entrant dans un gouvernement un homme public apportait avec lui les opinions qu'il a exprimées publiquement sur les questions du jour, et que son devoir était de convaincre ses collègues de leur excellence ou de remettre son portefeuille. L'honorable directeur général des Postes nous dit maintenant qu'il n'y a pas de dictateur dans le parti libéral, que chaque membre du parti est libre de suivre les inspirations de sa conscience et que sous ce rapport le parti libéral diffère du parti conservateur.

Il est possible que ce soit vrai, car on disait que les membres du gouvernement actuel peuvent avoir chacun les opinions qu'ils veulent et les modifier suivant le goût des différentes parties du pays. L'honorable Directeur général des Postes a fait allusion à moi et il a demandé comment je pourrais voter pour la motion du chef de l'opposition qui est en faveur de la possession des chemins de fer par l'Etat. Où l'honorable ministre a-t-il vu cela que j'étais opposé à ce principe ?

Sir WILLIAM MULOCK : Vous l'avez dit vous-même.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable directeur général des Postes affirme-t-il que j'ai fait cette déclaration dans un discours que j'ai prononcé dans cette Chambre ?

Sir WILLIAM MULOCK : Oui.

M. HAGGART : Je voudrais bien que l'honorable directeur général des Postes me montrât ce discours.

Sir WILLIAM MULOCK : Je vais vous l'envoyer.

M. HAGGART : Si je me rappelle bien j'ai été bien prudent dans les remarques que j'ai faites sur cette question.

Quelques DEPUTES : Oh ! oh !

Sir WILLIAM MULOCK : Que pensez-vous aujourd'hui ?

M. HAGGART : J'ai dit que sans m'engager a appuyer le principe de la socialisation des chemins de fer, je croyais, cependant, que le projet du chef de l'opposition était préférable à celui du gouvernement. C'est là ce que j'ai dit, et l'honorable directeur général des Postes ne trouvera pas dans aucun de mes discours de cette session ou discours antérieurs que j'aie jamais déclaré que j'étais opposé au principe de la possession des chemins de fer par l'Etat.

J'ai dit que la nationalisation des voies ferrées est préférable au projet du premier ministre, et je persiste à croire que le contre-projet de mon honorable ami (M. R. L. Borden) vaut mieux que la proposition du premier ministre. Voilà ce que j'ai déclaré sans me prononcer d'une manière générale en faveur de la nationalisation des chemins de fer. J'ai ajouté qu'en Allemagne le monopole exercé par l'Etat avait produit d'heureux fruits et que le succès avait également couronné l'essai de nationalisation des voies ferrées qu'on avait fait en Belgique.

Je ne crois pas que, sous le régime du premier ministre et de ceux qui ont présidé au ministère des Chemins de fer, le pays retirât des avantages de la nationalisation des voies ferrées ; mais dans certaines circonstances qui peuvent surgir, il serait avantageux de laisser à l'Etat la propriété des chemins de fer. En ce qui a trait à notre pays, je n'ai pas d'opinion arrêtée. Je ne favorise pas un système plutôt qu'un autre.

Quelques DEPUTES : Ecoutez ! écoutez !

M. HAGGART : J'ai dit que, si les deniers publics doivent servir à construire ce chemin de fer, on devrait faire l'essai du système des voies ferrées appartenant à l'Etat et, au cas d'insuccès, remettre le

chemin à une compagnie qui le rendrait productif.

En voilà assez sur ce sujet ; parlons maintenant du rappel au règlement. Au moment de passer à l'ordre du jour les députés peuvent saisir la Chambre de questions d'urgence et, surtout, il est toujours permis de provoquer un débat concernant les privilèges et les prérogatives des membres de la députation. La question soulevée par mon honorable ami (M. Casgrain) entrait dans cette catégorie. Il avait certainement le droit de signaler à la Chambre la réponse du premier ministre à son interpellation. Cependant, vu que le très honorable gentleman admet que sa réponse n'a pas été ce qu'elle devait être, qu'il s'excuse de son mieux et promette de ne plus recommencer, autant vaudrait, il me semble, déclarer que l'incident est clos.

Le représentant de Grey-est (M. Sproule) dit que lorsqu'une motion d'ajournement est retirée, c'est comme si elle n'avait jamais été présentée. Le premier ministre répond : Oh ! on pourrait la proposer à maintes reprises. Il y a un moyen facile de prévenir cette tactique. Ainsi que le dit le représentant de Grey-est, la motion peut être repoussée ; si on veut empêcher qu'elle soit présentée de nouveau, n'importe quel député peut refuser de permettre qu'elle soit retirée et, dans ce cas-là, M. l'Orateur doit déclarer qu'elle est rejetée sur division. Alors, le règlement s'appliquerait. Mais je soutiens que lorsqu'une motion d'ajournement est retirée, c'est comme si elle n'avait jamais été présentée. Par conséquent, je suis d'avis que la motion d'ajournement présentée hier par le député de York-est (M. Maclean) était conforme en tous points au règlement.

M. R. L. BORDEN : J'ai un mot ou deux à dire avant que l'incident soit clos. Mon très honorable ami, sir Wilfrid Laurier, semble avoir réglé la difficulté en déclarant que l'usage en Canada ressemble à l'ancienne coutume anglaise. Je me range entièrement à son avis et je citerai la plus grande autorité que nous connaissons : M. Hays, qui dit que :

> Lorsqu'une motion d'ajournement a été repoussée, elle ne peut pas être présentée de nouveau, à moins qu'une autre délibération n'ait eu lieu dans l'intervalle. De là vient l'usage de proposer alternativement que la séance soit levée et que le débat soit suspendu.

Le point important ce n'est pas la présentation d'une motion d'ajournement, mais son rejet.

Sir WILFRID LAURIER : Le règlement dit lorsqu'une motion d'ajournement a été présentée.

M. R. L. BORDEN : J'ai demandé il y a un instant à mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) si, d'après lui, l'usage au Canada différait de l'ancienne coutume observée en Angleterre. Il m'a répondu que le règlement ne changeait rien à la pratique anciennement suivie en Angleterre. S'il désire revenir sur ce qu'il a dit, c'est bel et bon.

Sir WILFRID LAURIER : Pas du tout.

M. R. L. BORDEN : S'il maintient ce qu'il a dit, je citerai de nouveau les paroles de May :

Lorsqu'une motion d'ajournement a été repoussée, elle ne peut pas être présentée de nouveau, à moins qu'une autre délibération n'ait eu lieu dans l'intervalle. De là vient l'usage de proposer alternativement——les deux motions dont je parle. S'il fallait ajouter quelque chose pour jeter plus de clarté, ce serait la citation que j'ai faite quand j'ai pris la parole en premier lieu. On l'a trouvé à la page 289 de l'ouvrage de May :

> Vu que la Chambre ne s'est pas prononcée sur une motion qui a été retirée ou qui n'a pas été appuyée, cette motion peut, conséquemment, être proposée de nouveau.

Il assimile complètement les deux cas, celui d'une motion que personne n'appuie et celui d'une motion qui a été retirée. Mon très honorable ami prétend-il qu'une motion d'ajournement qui n'a pas été appuyée empêche un autre député de proposer que la séance soit levée. Je ne crois pas qu'il aille jusque là. Pourquoi une autorité aussi éminente que May assimile les deux cas. Malgré tout le respect que je professe pour l'opinion du très honorable premier ministre, qui a beaucoup plus d'expérience de la vie parlementaire que moi, et pour l'avis de M. l'Orateur qui, dans les circonstances, a dû se prononcer sans délibérer longtemps, force m'est de dire que les auteurs ne donnent pas raison à mes honorables contradicteurs.

Sir WILFRID LAURIER : Si quelqu'un propose que la séance soit levée et que personne ne l'appuie, il n'y a pas véritablement de motion d'ajournement. Mais, si une motion d'ajournement a été appuyée, il faut alors qu'une délibération ait lieu dans l'intervalle avant qu'on puisse proposer de nouveau que la séance soit levée, quel qu'ait été le sort de la première motion.

M. R. L. BORDEN : Cela n'empêche pas de renouveler la motion, car May assimile la motion qui n'a pas été appuyée et la motion qui a été retirée. Ainsi, May parle d'une motion concernant les lois relatives aux voies ferrées, qui fut proposée dans la Chambre des communes en Angleterre, puis retirée et ensuite présentée de nouveau pendant la même séance parce que la Chambre ne s'était pas encore prononcée ; de sorte que la présente motion, qui a été retirée après avoir été proposée, est dans le cas d'une motion qui n'aurait pas encore été présentée.

Mon honorable ami, le représentant de Lanark-sud (M. Haggart) l'a dit, le seul argument invoqué par le premier ministre, c'est qu'on pourrait proposer sans cesse des motions d'ajournement puis les retirer ensuite,

au mépris du règlement cité à la page 418 du livre de Bourinot et qui veut qu'une motion ne puisse être retirée que du consentement unanime de la Chambre. N'importe quel député peut s'opposer au retrait d'une motion, de sorte que l'inconvénient signalé par le premier ministre peut exister d'après le règlement tel que je l'interprète.

Le directeur général des Postes (sir William Mulock) a eu l'amabilité de me mettre en cause, bien que je n'eusse pas touché au sujet qu'il a traité dans son discours. Je lui dirai que le langage dont il s'est servi constitue la censure la plus sévère du gouvernement du jour. Il déclare que c'est une honte pour l'ancien régime conservateur d'avoir placé une quinzaine de députés entre 1878 et 1896.

Sir WILLIAM MULOCK : Je n'ai pas fait cette assertion.

M. R. L. BORDEN : Si ce n'est pas là ce qu'a dit l'honorable ministre, je voudrais bien savoir ce qu'il a dit.

Sir WILLIAM MULOCK : J'ai déclaré qu'à mes yeux il ne convenait pas que des députés auxquels des positions étaient promises fissent partie de la Chambre. J'ai ajouté qu'en 1895, cet état de choses était devenu scandaleux.

M. HAGGART : Nommez-en un.

Sir WILLIAM MULOCK : Je pourrais les nommer s'ils étaient devant mes yeux.

M. HAGGART : Un seul.

Sir WILLIAM MULOCK : Je parcourrai la liste des nominations. Je ne puis les avoir toutes dans la mémoire.

M. COCHRANE : Comment savez-vous que des promesses leur avaient été faites ?

Sir WILLIAM MULOCK : Le fait était notoire et ils furent placés.

M. R. L. BORDEN : Je rends grâce au directeur général des Postes de m'avoir interrompu. Il a été bien aimable, certes, de me fournir l'occasion de compléter ma démonstration par un exemple. N'est-il pas vrai qu'un membre de la magistrature de Québec a fait partie de la Chambre pendant une session entière bien qu'il eût la promesse écrite qu'il serait élevée au poste de lieutenant gouverneur de cette province. Mon honorable ami (sir William Mulock) ne saurait sortir de là. Il dit qu'un pareil état de choses est une honte et pourtant il l'a enduré en tant que membre du présent ministère. Cet après-midi je l'ai entendu dire que les nominations que les conservateurs firent de 1878 à 1896 étaient un opprobe pour l'administration.

Il déclare que j'ai mal compris. Si j'ai mal compris, que pense-t-il du fait que de 1896 à 1904, à titre de membre du ministère et d'homme public, il a toléré la nomination d'au moins 30 députés de la Chambre des communes à des fonctions publiques salariées par l'Etat ? Mais en présence de cette situation, comme il l'a été aujourd'hui, il ferait mieux de parler d'autre chose que de ma politique de chemin de fer et de tenter au moins de se disculper aux yeux de la population du Canada. En tant que membre du gouvernement du jour, il suit la ligne de conduite qu'il condamnait avec la plus grande violence comme une atteinte portée à l'indépendance du parlement. Si on lui reproche sa conduite, il s'attaque à la politique concernant les chemins de fer. Lorsque les électeurs approuvaient cette politique, il faisait un voyage d'agrément au Mexique. Lorsque M. l'Orateur-suppléant (M. Macdonald) qui, me dit-on, a soutenu une vaillante lutte, bien que je n'aie pas eu l'occasion de l'entendre—se plaignait amèrement parce qu'aucun membre du gouvernement ne venait à sa rescousse dans Bruce-est, le directeur général des Postes, qui s'amusait là-bas sur une terre étrangère, ne vint pas lui prêter main-forte. Il tonne contre cette politique de chemin de fer. Je lui rappellerai que les électeurs de Bruce-est et de Lambton ont été consultés à ce sujet et que la majorité conservatrice fut portée de 200 à 600 voix dans Lambton et considérablement augmentée dans Bruce.

Sir WILLIAM MULOCK : Les électeurs de Guysborough ont-ils été consultés au sujet de cette politique ?

M. R. L. BORDEN : Je l'ignore, mais je sais que les électeurs de Saint-Jean et la population de plusieurs comtés de la province de Québec ont été consultés et que, dans Québec, les majorités libérales ont diminué d'environ 4,000.

Que le directeur général des Postes sache que, chaque fois qu'il voudra discuter du haut de la tribune populaire cette politique dont il parle en termes si méprisants, il n'y aura pas un seul député de la gauche qui refusera la discussion. Cependant, je suis porté à croire que si l'occasion s'en présente, mon honorable ami ira de nouveau se mettre à l'abri sur une terre étrangère au lieu de prêter main-forte à ceux qui, tel M. l'Orateur-suppléant, sont toujours prêts à rencontrer leurs adversaires politiques à la tribune populaire. Je n'aurais pas soulevé cet incident, si le directeur général des Postes, sans aucun motif plausible, mais à défaut d'autre réponse, je le suppose, n'avait pas pris sur lui de faire des allusions déplacées à un autre débat, ce qui nous aurait permis de le rappeler à l'ordre si nous avions cru que cela en valait la peine.

Je soutiens, M. l'Orateur, que la question que je vous ai soumise, d'une manière courtoise et respectueuse, je l'espère, pourra provoquer plus tard une décision élaborée de votre part.

L'honorable L. P. BRODEUR : Je vois avec plaisir que cette question que l'honorable représentant de Montmorency avait déjà soulevée sera discutée par la Chambre. Les opinions ont toujours été partagées quand il s'est agi de l'étendue du droit qu'ont les députés de poser aux membres du gouvernement des questions relatives aux affaires publiques. Le premier jour de la session, si je ne me trompe, le député de Montmorency a donné avis qu'il demanderait combien de députés ont été nommés depuis 1896 à des emplois lucratifs relevant de la Couronne. J'ai regretté de l'entendre faire cette question et je crois qu'il ne l'aurait pas posée s'il avait été présent en Chambre à la fin de la dernière session.

M. CASGRAIN : Le regret que vous exprimez ne me surprend pas.

M. BRODEUR : L'honorable député devrait savoir que la même question a été posée l'an dernier.

M. TAYLOR : Et qu'on n'y a pas répondu.

M. BRODEUR : Que l'honorable député m'excuse si je le contredis. On a demandé et obtenu le dépôt d'un rapport, car mon honorable ami y a fait allusion.

M. CASGRAIN : Non.

M. BRODEUR : Au commencement de la session, il a posé la même question et a reçu une réponse. Dès lors, il n'avait plus le droit de renouveler sa question. Là-dessus, j'en suis sûr, l'honorable député ne me contredira pas. S'il entretient le moindre doute, je lui citerai une décision rendue en Angleterre, il n'y a pas très longtemps, en 1882. D'après cette décision quand un ministre de la couronne a répondu ce qu'il a jugé à propos de répondre en sa qualité officielle, un député ne peut pas renouveler sa question.

M. HAGGART : Quand a-t-il renouvelé sa question?

M. BRODEUR : Au commencement de la session, le représentant de Montmorency a demandé au gouvernement combien de députés avaient été placés.

M. HAGGART : D'accord.

M. BRODEUR : On lui a répondu et deux jours après il a fait la même question.

M. HAGGART : Non, une tout autre question.

M. BRODEUR : L'on admettra, je crois, que la question que le député de Montmorency a posée il y a deux ou trois jours était à tous égards la même que celle qu'il avait faite dans les premiers jours de la session

M. HAGGART : Au reste, quand s'est-il agi de cela? Qu'est-ce donc que vous chantez ? Le rappel au règlement ne porte pas là-dessus.

M. BRODEUR : Je me contentais de faire observer que l'honorable député de Montmorency a violé le règlement l'autre jour, en renouvelant sa question.

M. CASGRAIN : Pourquoi le ministre n'a-t-il pas invoqué le règlement?

M. BRODEUR : L'honorable député sait que parfois on suit une procédure très irrégulière. Si je relevais tout ce qui s'est dit dans cette enceinte aujourd'hui, au cours du présent débat, j'aurais maintes irrégularités à signaler. Cependant, la droite n'aime pas à circonscrire le débat ni à empêcher les députés de la gauche d'exhaler tous leurs griefs contre le gouvernement, car elle est en état de répondre. Mon honorable ami n'a pas lieu de nous reprocher de n'avoir pas l'autre jour, prétexté que sa question était irrégulière pour éviter d'y répondre. Après qu'on lui eût répondu, il aurait dû suivre le conseil qu'on lui donnait et présenter une motion afin d'obtenir le dépôt d'un relevé. Je dirai plus, le gouvernement aurait eu le droit de répondre simplement non, l'autre jour, car la question renfermait plusieurs inexactitudes.

M. CASGRAIN : Lesquelles ?

M. BRODEUR : Mon honorable ami les connait parfaitement..

M. CASGRAIN: Non, je ne les connais pas.

M. BRODEUR : Le gouvernement pouvait parfaitement répondre de cette manière, mais il a préféré conseiller à mon honorable ami de demander le dépôt d'un relevé.

Lorsque la Chamrbre s'est prononcée au sujet d'une motion d'ajournement, celle-ci peut-elle être présentée de nouveau ? Là-dessus, je crois que le très honorable premier ministre a correctement expliqué la coutume. Notre règlement ne semble pas concorder en tous points avec celui qui prévaut en Angleterre ; car là-bas lorsqu'une motion d'ajournement est repoussée, on ne peut pas en présenter une autre. Toutefois, l'article 30 de notre règlement est différent. Il déclare qu'une motion d'ajournement ne peut pas être renouvelée à moins qu'une autre procédure n'ait lieu dans l'intervalle. Dans le présent cas on a proposé une seconde motion d'ajournement sans aucune procédure intermédiaire. Je puis me tromper ; cependant si ma mémoire est fidèle, cette question s'est présentée du temps de M. l'Orateur White qui décida qu'une deuxième motion d'ajournement était irrégulière parce qu'aucune autre procédure n'avait eu lieu dans l'intervalle.

Maintenant, doit-on confier à des membres de la Chambre des emplois lucratifs à la nomination de la Couronne? Je n'hésite pas à dire que cette question est étrangère à la discussion soulevée par le leader de l'opposition.

Je regrette que le représentant de Montmorency (M. Casgrain) ait violé le règlement et qu'il ait commis une irrégularité des plus graves dans les circonstances. Je crois qu'il

n'aurait pas dû agiter cette question qui est étrangère au débat provoqué par le chef de l'opposition. Je ne m'occuperai pas de cette question qui n'est pas pertinente. Quant à moi, je voudrais que le règlement fût fidèlement observé et j'ai toujours cherché de mon mieux à le faire respecter.

M. l'ORATEUR : Je me rends parfaitement compte de l'importance de la question soulevée par le leader de l'opposition ; je comprends aussi la nécessité de bien définir le sens de l'article du règlement concernant les motions d'ajournement. Je crois que le chef de la gauche a confondu l'article relatif aux motions en général avec celui qui concerne en particulier les motions d'ajournement. Je dois dire que je n'ai pas eu l'occasion d'étudier le règlement qui prévaut en Angleterre. L'honorable gentleman cite May qui se base, je le suppose, qui doit se baser sur le règlement suivi en Angleterre, quel qu'il soit. Je ne suis pas tenu de décider si ce dernier ressemble au nôtre, ni de l'interpréter. Je dois déclarer si l'autorité que cite l'honorable gentleman s'applique au cas qui nous occupe. J'ai écoutée attentivement les orateurs des deux côtés de la Chambre. Selon moi, l'argument invoqué par le chef de l'opposition, s'appliquerait à juste titre aux motions en général. Nous lisons dans Bourinot, à la page 453 :

Lorsqu'une motion a été rejetée, elle ne peut pas ensuite être proposée sous la forme d'un amendement. Lorsqu'une motion a été retirée——

J'insiste sur le mot " retiré."

——elle peut être proposée de nouveau, car la Chambre n'a pas encore tranché la question et ce n'est que dans ce cas-là qu'une question ne peut pas revenir sur le tapis.

Voilà l'article du règlement qui s'appliquera aux motions en général. S'il s'agit des motions d'ajournement, le règlement est différent et son interprétation ne souffre aucun doute. Il est aussi clair qu'il peut l'être:

Une motion d'ajournement peut être proposée en tout temps, mais une deuxième motion ayant le même but ne saurait être proposée avant qu'une délibération quelconque ait eu lieu dans l'intervalle.

Il n'y a pas ici de distinction entre une motion d'ajournement qui a été retirée et une autre qui a été rejetée ; le règlement mentionne purement une motion et une deuxième motion. Hier, la première motion d'ajournement a été présentée par le représentant de Laprairie et Napierville (M. Monet) et appuyée par le député de Chambly et Verchères. Cette motion a été rejetée. Dans mon humble opinion, peu importe qu'elle ait été retirée au lieu d'avoir été rejetée. Notre règlement n'établit aucune distinction; mais le règlement est peut-être différent sous ce rapport en Angleterre. Au Canada, il prescrit simplement que lorsque le sort d'une motion a été réglé—sans dire de quelle manière—une deuxième motion ne peut pas être proposée. Quelle est la vérité ? Le député de Laprairie et Napierville a présenté une motion d'ajournement. Cette motion a été régulièrement appuyée puis retirée du consentement de la Chambre. Celle-ci a fixé le sort de la motion et, d'après le règlement, une nouvelle motion d'ajournement ne pourrait pas être proposée à moins qu'une délibération quelconque n'eût eu lieu dans l'intervalle.

M. BRODEUR.

La motion (de M. Borden) est repoussée.

M. R. L. BORDEN : Cela n'implique pas beaucoup de confiance dans votre décision, M. l'Orateur.

LE GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La Chambre reprend la discussion de la motion de Sir Wilfrid Laurier,—Que M. l'Orateur quitte maintenant le fauteuil pour que la Chambre se forme en comité général sur certaine résolution concernant la ratification du contrat entre Sa Majesté le Roi et la Compagnie dite " The Grand Trunk Pacific Railway Company en date du 8 mars 1904, etc., etc.,—et de l'amendement de M. Borden (Halifax).

M. MAHLON K. COWAN (Essex-sud) : Même si j'avais nourri l'intention de ne rien dire, les discours prononcés cet après-midi par les députés de Montmorency (M. Casgrain) et de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart) et par le leader de l'opposition, auraient suffi à engager n'importe quel mandataire du peuple au moins à signaler l'attitude des différents chefs de la gauche à l'égard de cette question, la plus importante, à mes yeux, de toutes celles dont la Chambre ait été saisie depuis plusieurs années. Il nous a été donné cet après-midi d'assister à un plaisant spectacle. Le représentant de Lanark-sud, l'un des plus anciens députés de cette Chambre, un ex-ministre des Chemins de fer et Canaux et, assurément, l'un des chefs, sinon le chef unique, des conservateurs de la province d'Ontario, après avoir passé vingt-deux ans dans la vie publique, vient nous avouer candidement qu'il ignore s'il est favorable au principe de la nationalisation des voies ferrées, au moment où la Chambre étudie un projet qui intéresse le crédit, la réputation et la prospérité du Canada ! Pourtant, en deux circonstances différentes, il s'est prononcé sur cette question et, au cours d'une même session, il a opiné dans les deux sens. En effet, je me rappelle que l'an dernier, embouchant la trompette et sonnant du clairon, le député de Lanark-sud a combattu le principe de la nationalisation des chemins de fer. Je me rappelle l'époque où le représentant de Winnipeg a proposé dans cette enceinte une résolution approuvant la possession des voies ferrées par l'Etat. Lorsque le regard du greffier, occupé à enregistrer les votes, parcourut les rangs de la gauche, le troisième député qu'il remarqua fut celui de Lanark qui se prononça contre la nationalisation des chemins de fer.

Je demande à l'honorable député, je demande aux conservateurs sensés de la province d'Ontario——

M. POPE : Pourquoi ne dites-vous pas de tout le Canada ?

M. COWAN : Oui, à tous et à chacun. Je leur demanderai s'ils se rendent compte du fait que, depuis vingt-deux ans, ils ont suivi un homme qui occupe le poste élevé et responsable de ministre des Chemins de fer et Canaux et qui, néanmoins, nous avoue naïvement aujourd'hui qu'il ignore s'il est favorable ou hostile au principe de la nationalisation des voies ferrées.

Je me propose de commenter brièvement l'attitude du leader de la gauche. Il est notoire parmi la députation que ce dernier voulait l'an dernier que le gouvernement devienne propriétaire des chemins de fer jusqu'au delà de Fort-William. Le leader des conservateurs d'Ontario, le représentant de Lanark-sud, dont l'opinion doit être formée en matière de chemins de fer, et qui se donne pour le critique de l'opposition et emboîte le pas à son chef distingué, s'est prononcé pour cette proposition et contre le projet de résolution du représentant de Winnipeg (M. Puttee). Plusieurs mois s'écoulèrent, les journaux discutèrent le projet de nationalisation des chemins de fer et le député de Lanark-sud aurait pu en profiter ; pourtant, le 6 avril, il s'est levé dans l'enceinte de la Chambre des communes et après maintes tergiversations qui nous laissaient dans l'incertitude sur le parti qu'il prendrait, il a risqué la naïveté suivante : " Peut-être, oui, peut-être, suis-je hostile à la nationalisation des chemins de fer." On trouve ces paroles à la page 877 de la première édition des Débats. Ainsi, le député de Lanark-sud, alors comme aujourd'hui, a déclaré : Ma foi ! je ne sais pas au juste à quoi m'en tenir sur ce sujet.

Laissons de député de Lanark-sud s'incliner avec grâce devant son leader qui a dû le regarder avec des yeux étonnés en l'entendant faire cette déclaration, tandis qu'il consentait à avaler d'un trait la proposition irréalisable faite par cet homme distingué.

C'est le député d'Hastings (M. Northrup) qui a entrepris de déclarer que le parti conservateur aurait appuyé le projet ministériel si le Grand-Tronc-Pacifique devait se terminer à North-Bay. Je demanderai aux députés de la gauche s'ils croient que le public perd la mémoire, que les archives de l'Etat sont détruites. N'ont-ils pas assez ébranlé la voûte azurée quand ils ont prétendu, dans leurs écrits et leurs discours, qu'en dépit de nos promesses nous n'avions pas l'intention de construire un seul mille de la voie ferrée à l'est de North-Bay ? Et pour quelle raison ? Parce que nous devions prêter notre concours au Grand Tronc de chemin de fer pour lui permettre d'agrandir les ports américains de Buffalo, de Chicago et de Duluth ! Mais, lorsqu'ils virent que le gouvernement était fermement déterminé, quelque somme que cela dût lui coûter, et fallût-il engager le crédit du pays et répandre les faveurs du parlement fédéral, à ne rien épargner pour assurer le progrès des ports canadiens plutôt que celui des ports américains, ils ont changé de refrain pour se plier aux circonstances nouvelles et, maintenant, on les entend dire : Ah ! de grâce, que ce chemin n'aille pas au-delà de North-Bay !

Le leader de l'opposition a déclaré cet après-midi qu'il a fait connaître sa politique dans Bruce-est et Lambton-est. J'ai eu moi-même la satisfaction de lire quelques-uns des discours que le leader de l'opposition a prononcés dans Lambton-est, et je lui demande, je demande à ses amis parmi la députation et à tous ses partisans, quelle est aujourd'hui l'opinion du leader de l'opposition touchant cette question ? Je connais l'opinion qu'il entretenait il y a un an. Il était en faveur de huit chaînons disparates qui, au dire du directeur général des Postes, constituaient une véritable mosaïque. En quoi consistait son projet ? Voici : construire un tronçon de voie ferrée entre Montréal ou la jonction de Jacques-Cartier et Côteau—premier chaînon ; utiliser le Canada-Atlantique jusqu'à Depot-Harbour—deuxième chainon ; acheter à la bourse les parts de la Canada-Transit Company pour se rendre à Fort-William—troisième chaînon ; prêter main-forte au Canadien du Pacifique entre Fort-William et Winnipeg—quatrième chaînon ; construire un embranchement du Grand Tronc de Winnipeg à Edmonton—cinquième chaînon ; favoriser la formation d'une société entre le Canadien du Nord et le Grand Tronc et aider à ces compagnies à atteindre la côte du Pacifique—sixième chaînon.

Il avait alors une ligne pour le transport des marchandises pendant l'été. Pour pouvoir l'utiliser en hiver, il lui fallait relier le Canada Atlantique au Canadien du Pacifique entre la bifurcation de Scotia et Sudbury—septième chaînon ; et, enfin, acheter la partie improductive du Canadien du Pacifique sur une distance de 634 milles depuis North-Bay jusqu'à Fort-William et faire porter le poids de ce fardeau aux contribuables du Canada.

Cette année, le leader de l'opposition n'a pas soufflé mot de son projet relativement au territoire qui s'étend à l'ouest de la cité de Winnipeg. Il semble avoir renoncé au projet de renforcir le Canadien du Pacifique jusqu'à Winnipeg; sinon, il renonce à son embranchement du Grand Tronc, entre Winnipeg et Edmonton et à la fusion du Canadien du Nord et du Grand Tronc, entre Edmonton et le littoral. Cela étant donné, je demande au chef de la gauche quelle politique il a fait connaître aux électeurs de Lambton et de Bruce-est ? S'il répond que c'est la même qu'il a prêchée d'une extrémité à l'autre du pays, je lui ferai observerver qu'il change si souvent d'opinion que cela est impossible. Aujourd'hui, il abandonne la ligne à l'ouest de Winnipeg, mais par contre il nourrit un autre projet. Il veut

avoir des vaisseaux brise-glace sur le lac Supérieur afin de prolonger d'une semaine ou deux la durée de la navigation pendant la saison des grands vents et des tempêtes.

M. l'Orateur, si le projet du Grand-Tronc-Pacifique n'a pas été adopté tel que proposé l'an dernier, cela doit être le résultat d'une cause qui saute aux yeux. Il doit y avoir des intéressés qui cherchent à dénigrer ce projet sans montrer leur jeu.

Je commenterai plus tard les observations du chef de la gauche qui a voulu se disculper en disant que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ne lui a pas suggéré le projet qu'il nourrit. Il sait pourtant, il sait très bien—je regrette que le député de Toronto (M. Osler), son compère, ne soit pas présent—le leader de l'opposition, dis-je, sait parfaitement que la "Canadian Gazette" de Londres, Angleterre, est publié par M. Thomas Skinner—chapeau bas—l'un des directeurs de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Personne ne sait mieux que lui que ces contrées nouvelles qui inspirent tant de confiance à la population du Canada ont été dénigrées dans ce journal qui les a représentées comme un pays de marécages, de rochers, de pins rabougris, comme un territoire impropre à la colonisation. Ce journal a déclaré qu'on ne devait pas placer un seul dollar dans l'entreprise du Grand-Tronc-Pacifique qui traversera ce pays nouveau, qu'autant vaudrait jeter son argent par les fenêtres. Tout ceci pour détourner les bailleurs de fonds de fournir un seul dollar. J'affirme hardiment que ce journal est la propriété du Canadien du Pacifique, qu'il est publié par M. Thomas Skinner, l'un des directeurs de cette compagnie.

Jamais dans aucun pays un grand projet n'a été mis de l'avant sans susciter de l'opposition et le présent cas confirme cet axiome. Je regrette que le représentant de Toronto-ouest (M. Osler) qui a tendu les mains suppliantes vers le ciel et s'est écrié "Sauvez-nous, mon Dieu" ne soit pas présent, car je voudrais lui citer l'autorité de la Bible.

L'opposition prétend que ce territoire n'est qu'un désert aride, mais je rappellerai à nos honorables adversaires en m'appuyant sur l'Ancien Testament que parmi les Israëlites envoyés à la découverte de la Terre Promise, quelques-uns rapportèrent que le pays ne valait rien et "qu'il dévorait ses propres habitants." L'honorable député de Toronto-ouest et ses amis, imitant ces personnages bibliques, cherchent à déconsidérer cette entreprise dans l'opinion publique, parce qu'ils croient de leur devoir de combattre tout ce qui vient d'un gouvernement libéral. Cependant, ces émissaires du peuple d'Israël avaient au moins visité la frontière de la Terre-Promise, tandis que les orateurs de la gauche déprécient le Nouveau-Canada, sans en rien connaître.

Encore une fois, je regrette l'absence de l'honorable député de Toronto-ouest, car j'aurais voulu lui rappeler que l'an dernier il prononça un grand discours pour combattre le projet du chemin de fer du Grand Tronc, et qu'il déclara au milieu des applaudissements frénétiques de ses amis que dans la république américaine on a cessé de subventionner les chemins de fer, et qu'il n'y a pas aujourd'hui un seul Etat de l'Union américaine qui accorde une subvention à un chemin de fer. J'ai alors pris la parole pour lui demander quelle était la population des Etats-Unis et des différents Etats de l'Union, à la date où il fut décidé de cesser ces subventions aux chemins de fer. L'honorable député rentra dans sa coquille et refusa de répondre à ma question. Aujourd'hui, je me permettrai de lui dire, ainsi qu'à l'honorable chef de l'opposition, et à tous ses amis que lorsqu'il fut question de la construction du deuxième chemin de fer transcontinental—le Northern Pacific—le projet rencontra la même opposition, que le projet du Grand-Tronc-Pacifique rencontre ici. Bien plus, les citoyens de Philadelphie firent une mauvaise réception à M. Whitney, un citoyen entreprenant, qui était venu leur expliquer les inépuisables ressources des territoires de l'ouest et du nord des Etats-Unis, les immenses conséquences qui devaient découler de cette entreprise, la prospérité qu'apporterait dans les centres industriels de l'est la construction d'une voie ferrée à travers la moitié septentrionale des Etats-Unis, entre le lac Supérieur et la côte du Pacifique.

Plus tard il réussit à se faire écouter d'un auditoire dans la salle "Tabernacle" à New-York. Voici ce que dit l'honorable Wm. D. Kelly de la réception faite à M. Whitney, en cette circonstance :

> On écouta son discours, mais quand il eut fini de parler, la populace prit possession de la salle et dénonça l'entreprise comme une escroquerie, disant que c'était un complot organisé par une bande d'individus pour forcer ce gouvernement à octroyer d'immenses étendues de terrains pour un projet irréalisable. Ce fut le point de départ d'une opposition puissante et concertée devant laquelle M. Whitney, réduit au silence, dut se retirer, vaincu dans ses efforts en faveur du plus grand projet qu'ait conçu un citoyen américain.

Voilà quelle était l'attitude d'une partie du peuple américain sur cette question d'un deuxième transcontinental à travers ce pays. Mais plus tard, on comprit l'erreur commise et le chemin fut construit. Maintenant, M. l'Orateur, permettez-moi de citer des chiffres pour répondre à cet argument de l'honorable député de Toronto-ouest. Le gouvernement américain concéda au Northern Pacific 50,000,000 d'acres de terre. Cela comprend un territoire trois fois et demi plus grand que la Hollande, sept fois plus grand que la Belgique, de 10,000 milles plus étendu que les six Etats de la Nouvelle-Angleterre et deux fois plus grand que la partie actuellement colonisée de la province d'Ontario. Voilà ce que la République américaine a donné pour la construction d'un deuxième transconti-

nental à travers les Etats-Unis, non pas à une époque où ce pays n'avait comme le nôtre, qu'à peine six millions d'habitants, mais alors que sa population dépassait 30,000,000. En plus de cette subvention le gouvernement accorda gratuitement à la compagnie le droit de passage depuis le lac Supérieur jusqu'au littoral du Pacifique. Il prit des arrangements avec les différents Etats de l'Union pour donner gratuitement à la compagnie le droit de passage, et celui de construire une ligne télégraphique, ainsi que le terrain nécessaire pour ériger des gares.

Les objections qu'on soulevait alors contre cette entreprise ressemblaient à celles que nous entendons aujourd'hui—un désert aride, enseveli sous la neige pendant six mois de l'année, un sol rocailleux, une escroquerie, un pays inhabitable, un projet irréalisable. Qu'est-il résulté de tout cela ? Nous voyons aujourd'hui les Etats du Minnesota, du Dakota, du Montana, de l'Orégon, de l'Idaho et de Washington, tous des Etats riches et populeux couverts de millions d'habitants et de villes opulentes. A l'heure qu'il est, les Etats de l'Ouest forment la partie la plus importante des Etats-Unis. J'ai l'intime conviction que si ce projet est mis à exécution, nous verrons surgir sur le tracé du Grand-Tronc-Pacifique des provinces égalant en richesses et en importance les Etats que traverse le Northern Pacific.

La gauche nous a beaucoup parlé des subventions excessivement modérées que reçoit le Grand-Tronc-Pacifique, mais elle n'a pas dit un mot de celles qui ont été données au chemin de fer Canadien du Pacifique. Il n'y a pas le moindre doute que le Grand-Tronc-Pacifique sera un chemin de fer de colonisation. On ne peut nier que c'est un chemin nouveau passant à travers de nouveaux territoires. Il traverse les territoires non-organisés de la Colombie Anglaise et des Territoires du Nort-Ouest et du Manitoba ; il traverse les nouvelles régions d'Ontario et de Québec ; il passe beaucoup plus au nord qu'aucun chemin de fer existant. Peut-on prétendre, alors, que ce n'est pas un chemin ouvrant de nouveaux territoires à la colonisation ? S'il en est ainsi, pourquoi les honorables députés de l'opposition refuserait-ils de lui donner de l'encouragement, après avoir subventionné le chemin de fer Canadien du Pacifique construit à travers des territoires non alors ouverts à la colonisation ? Si, d'un autre côté, les adversaires du projet actuel sont d'opinion qu'on a trop donné, autrefois, au chemin de fer Canadien du Pacifique, pourquoi n'ont-ils pas le courage de l'avancer franchement ?

Bien que ce côté de la question ait déjà été traité, je donnerai un rapide aperçu des subventions données au chemin de fer Canadien du Pacifique avec l'assentiment et l'approbation du parti conservateur quand il était au pouvoir. En premier lieu, le gouvernement conservateur a octroyé au chemin de fer Canadien du Pacifique 25,000,000 d'acres de terre, et le Grand-Tronc-Pacifique ne reçoit pas un pouce de terrain. Le chemin de fer Canadien du Pacifique a aussi reçu une subvention en argent de $25,000,000 ; on lui a fait cadeau des parties de la ligne déjà construites et qui avaient coûté $37,700,000, ce qui équivaut à une subvention en argent de $62,700,000. Que reçoit le Grand-Tronc-Pacifique ? Pas un sou. La division de l'est, entre Moncton et Winnipeg lui sera loué, à raison de 3 pour 100 sur le coût de la construction, et à l'expiration de cinquante ans, ce chemin fera retour au gouvernement. Ce dernier possèdera une hypothèque sur l'autre partie du chemin, et toutes les autres compagnies pourront obtenir un droit de circulation sur la partie du chemin appartenant à l'Etat.

Mais, en plus de ce que je viens de dire, le chemin de fer Canadien du Pacifique a reçu encore beaucoup d'autres avantages. On lui a assuré un monopole de vingt ans, qui interdisait la construction de tout autre chemin au sud de la voie du chemin de fer Canadien du Pacifique, afin d'empêcher toute concurrence de la part des chemins de fer américains. Pendant vingt longues années, ce monopole devait livrer la jeune et ambitieuse province du Manitoba à la tendre merci de cette généreuse compagnie dont l'honorable député de Toronto-ouest est ici le défenseur attitré.

Le Grand-Tronc-Pacifique ne possède aucun monopole. De plus le chemin de fer Canadien du Pacifique a réalisé des bénéfices considérables, grâce à l'admission en franchise de ses matériaux. Cet excellent parti conservateur, qui se donne comme le protecteur des industries nationales, a-t-il dit au chemin de fer Canadien du Pacifique : Vous achèterez au Canada tous les matériaux dont vous aurez besoin et que vous pourrez vous procurer dans le pays ? Oh ! non. Le gouvernement conservateur a-t-il dit, à cette compagnie que les ouvriers canadiens, dont ce parti prétend avoir tant à cœur les intérêts, devaient avoir le bénéfice de fournir à cette entreprise tout ce que pourraient produire nos industries ? Pas du tout. Le gouvernement permit au chemin de fer Canadien du Pacifique d'importer en franchise des Etats-Unis tous les matériaux devant servir à la construction de ce chemin.

Mais ce n'est pas tout encore. Il fut stipulé que si le chemin de fer Canadien du Pacifique achetait des matériaux au Canada, pour la construction des ponts, par exemple, l'Etat lui rembourserait une somme égale aux droits qui auraient pu être imposés si ces matériaux avaient été importés des Etats-Unis. C'est ce que par euphémisme on appelait une remise de droits.

Le Grand-Tronc-Pacifique pour sa part, est obligé d'employer la main-d'œuvre canadienne, d'utiliser les produits de nos fabri-

ques, à l'exclusion de la main-d'œuvre et des produits des Etats-Unis.

Et encore, le gouvernement conservateur a accordé au Canadien du Pacifique une exemption de taxe sur toutes ses propriétés et son capital, pendant vingt ans ; ses terrains dans les Territoires du Nord-Ouest étaient aussi exemptés de tous impôts pendant 20 ans. Le Grand-Tronc-Pacifique bénéficie-t-il d'une exemption de taxe? Non, M. l'Orateur.

Le gouvernement conservateur avait laissé au Canadien du Pacifique le droit absolu de fixer les tarifs ; tant que le chemin ne rapporterait pas un dividende de 10 pour 100 sur le prix de construction, la compagnie était libre de pressurer la population du Nord-Ouest et d'exiger des prix exhorbitants.

Sait-on aussi, que ces habiles gens du Canadien du Pacifique ont immédiatement formé une société de construction, qu'ils ont fixé les prix à leur guise, qu'ils ont mis dans leur poche la différence entre le coût réel et les prix mentionnés dans leurs contrats. Ce n'est que lorsque la compagnie arrivera à réaliser un bénéfice de 10 pour 100 sur ce capital majoré, et non pas avant, que le gouvernement pourra intervenir dans la fixation des tarifs.

Le Canadien du Pacifique a ouvert à la colonisation un nouveau territoire de 2,250 milles, à partir de North-Bay ; le Grand-Tronc-Pacifique traverse 3,300 milles d'un pays aussi fertile et aussi propice à la colonisation que l'était celui traversé par le Canadien du Pacifique, il y a dix-huit ans.

Je ne parlerai pas de la valeur des subventions en terre qui ont été accordées au Canadien du Pacifique. Après avoir reçu $62,700,000 en bel argent et avoir construit son chemin, il lui reste encore aujourd'hui plus de 10 millions d'acres de terre, qu'on ne pourrait pas acheter au prix de cinq dollars de l'acre ; un de mes associés a payé, l'autre jour, sept dollars l'acre pour un terrain de 640 acres, dans le Nord-Ouest.

Le Canadien du Pacifique possède donc aujourd'hui pour au moins $50,000,000 de terrains qui lui ont été donnés par le gouvernement conservateur et qui sont exemptés de taxes. Cela n'empêche pas l'honorable député de Toronto-ouest et l'honorable chef de l'opposition de se dire les amis des colons de l'ouest. C'est amusant de voir l'honorable député de Toronto-ouest, un directeur du Canadien du Pacifique, verser des larmes de crocodile sur le sort des colons du Nord-Ouest pendant que cette compagnie paie des avocats pour éluder le paiement de sa part des impôts au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest.

Il doit exister une raison quelconque pour expliquer la guerre acharnée que fait ce dernier au projet du gouvernement. Quand on voit une compagnie comme celle du Canadien du Pacifique mettre à réquisition les journaux à sa solde pour combattre une entreprise, on peut être certain qu'il y a autre chose qu'une question de sentiment dans l'affaire.

Je n'ai pas lu sans étonnement l'article publié dans la "Canadian Gazette" de Londres. J'ignorais que ce journal fût la propriété du Canadien du Pacifique et qu'un de ses directeurs en était le rédacteur. J'ai commencé à avoir des soupçons quand j'ai vu, l'an dernier, l'honorable chef de l'opposition demander à l'Etat de faire l'acquisition de 634 milles de chemin de fer dans un pays où il n'y a pas plus de trafic local et d'agriculture possible que dans le Sahara ; mais le chat est sorti du sac quand l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) est venu à la rescousse et c'est alors que je suis allé aux renseignements. Je me disais que si le gouvernement achetait cette partie du Canadien du Pacifique entre North-Bay et Fort-William ou Winnipeg, le Canadien du Pacifique serait obligé de se servir de ce chemin, et qu'alors le gouvernement lui imposerait des taux suffisants pour payer l'intérêt sur le prix d'achat. Je m'étais laissé prendre par cette idée, mais après m'être renseigné, j'ai appris que le Canadien du Pacifique possédait la ligne du Sault qui va de Sudbury au Sault Sainte-Marie ; que de là cette ligne pénètre dans le Michigan et traverse tout l'Etat du Dakota, pour ensuite franchir la frontière et venir rejoindre le Canadien du Pacifique à Moosejaw. Ainsi, après s'être débarrassé sur l'Etat de la partie improductive de sa voie, le Canadien du Pacifique pourrait expédier tout le trafic de la région de Moosejaw, et de l'ouest, directement sur la côte du Pacifique, à travers la Colombie Anglaise ou à Sudbury, par la ligne du Sault, sans payer un sou de redevance au gouvernement, sur le chemin de fer aux fortes rampes du Canadien du Pacifique dans cette morne région.

Je m'étais dit encore que le Canadien du Pacifique serait obligé de se servir de cette ligne au nord du lac Supérieur pour transporter les produits de la région à l'est de Moosejaw, mais j'ai découvert que cette compagnie possédait encore une autre ligne, appelée " Duluth, South Shore and Atlantic " qui va de Duluth au Sault Sainte-Marie. On sait aussi que le chemin de fer Saint-Paul, Minnéapolis et Sainte-Marie, passe par le Sault Sainte-Marie et va à Sudbury. Le Canadien du Pacifique possède déjà un intérêt prépondérant dans le chemin qui va de Duluth au Sault Sainte-Marie. L'honorable représentant de Toronto-ouest a commis un impair l'autre jour quand il a expliqué qu'on pourrait construire un chemin de Winnipeg à Duluth, qui n'est éloignée que de 380 milles, tandis que la ligne improductive du Canadien du Pacifique entre Winnipeg et Fort-William a 424 milles de longueur ; ceci revient à dire qu'il est possible de construire entre Winnipeg et Duluth une ligne plus courte de 46 ou 58 milles que celle de Winnipeg à Fort-William.

Examinons maintenant quelques-uns des arguments de l'honorable député de Lanaik-sud (M. Haggart) que j'ai vu avec plaisir reprendre son siège, il y a un instant. Il nous a dit l'autre jour que certaines parties de la ligne du Canadien du Pacifique au nord du lac Supérieur avaient coûté $60,000 par mille, et je n'ai pas de peine à le croire. Dans ces conditions je demande à la Chambre ce qu'elle pense du prix que le gouvernement serait disposé à payer pour ce chemin, si l'honorable député de Toronto-ouest et l'honorable député de Lanark-sud en faisaient partie.

Je tiens à me montrer généreux et j'admets que ce chemin a coûté $60,000 par mille; maintenant que la compagnie l'a exploité pendant 18 ans et l'a ballasté, nous ne pouvons pas espérer l'acheter pour moins que ce qu'il a coûté. Mais pour les besoins de la discussion, diminuons ces prix de moitié, et supposons que le chemin pourrait être acheté pour $30,000 par mille. Ce calcul bien modéré nous obligerait de dépenser $19,000,000 pour l'acquisition des 634 milles de chemin dont le chef de l'opposition recommande l'achat, entre North-Bay et Fort-William.

L'honorable député (M. Haggart) a aussi prétendu que le chemin sur la section des prairies ne dépasserait pas $20,000 par mille. Un chemin entre Winnipeg et Duluth passerait presque entièrement à travers la prairie, et le Canadien du Pacifique pourrait le construire pour $7,600,000. Je ne trouve pas d'expressions assez sévère pour stigmatiser l'infamie de cette proposition qui consiste à faire acheter par l'Etat 634 milles de chemins le long de la rive nord du lac Supérieur, à travers un pays aride et improductif, au prix de $19,500,000, et verser cette somme entre les mains de la rapace compagnie qui s'en servirait pour construire un chemin de fer entre Winnipeg et Duluth pour $7,500,-000. Elle réaliserait ainsi un bénéfice net de $12,000,000 et n'expédierait pas une seule livre de marchandise par la ligne vendue au gouvernement.

Puisque l'honorable député de Toronto-ouest aime à calculer les intérêts, qu'il nous dise ce que serait l'intérêt à 3 pour 100 sur $11,000,000 pendant 50 ans. Cela nous donnera le chiffre exact des bénéfices de la Compagnie, qui aurait, en outre, l'avantage d'avoir, au frais du pays, une ligne plus courte et moins accidentée pour expédier les produits de l'ouest sur l'est.

Si ce contre-projet était adopté et si le gouvernement achetait la ligne du Canadien du Pacifique entre North-Bay et Fort-William, quel trafic pourrions-nous espérer obtenir. Nous n'en aurions même pas du Canadian Northern, qui est la seule ligne en état d'alimenter ce chemin. De prime abord, il semblerait que le Canadian Northern fût obligé d'expédier son trafic par cette voie, mais tout le monde sait, et personne ne le sait mieux que l'honorable député de Toronto-ouest, qui a voix aux conseils de la compagnie, que lorsque le Canadien du Pacifique sût que le Canadian Northern avait reçu de l'aide du gouvernement d'Ontario pour construire une ligne de Toronto à Sudbury, le terminus de la ligne du Sault, le Canadien du Pacifique conclut avec le Canadian Northern un arrangement par lequel les deux compagnies se garantissaient mutuellement des droits de circulation sur leurs lignes respectives, de sorte que le Canadien du Pacifique pouvait utiliser le chemin du Canadian Northern depuis Sudbury jusqu'à Toronto et ce dernier avait droit de circulation sur le Canadien du Pacifique depuis Sudbury jusqu'à Port-Arthur. Il en résulterait, par conséquent, que le Canadien du Pacifique, une fois débarrassé de sa ligne au nord du lac Supérieur, n'aurait plus qu'à construire, comme il fait en ce moment, une ligne de moins de 400 milles partout de la ligne du Sault, près de Saint-Paul, et allant rejoindre sa ligne à Emerson, à 60 milles au nord de Winnipeg.

Ainsi, tout en réalisant un bénéfice de $3,-500,000, le Canadien du Pacifique pourrait relier le Duluth, South Shore & Atlantic et le chemin de fer Minneapolis, Saint-Paul et Sainte-Marie avec son réseau du Manitoba, et il aurait ainsi deux lignes, l'une un peu plus longue et l'autre, quatre milles plus courte que la ligne actuelle entre Winnipeg et Montréal. Je ne veux pas être injuste envers cette compagnie, mais je crois qu'on admettra avec moi qu'une différence de quelques milles, en plus ou en moins, sur un aussi long parcours, n'a aucune importance.

Toute la question est maintenant de savoir quel trafic cette ligne le long de la rive nord du lac Supérieur apporterait à l'Intercolonial. Tous les chemins de fer du monde ont trois obligations prévues à remplir : payer l'intérêt sur le coût d'établissement, maintenir le droit de passage et solder des frais d'exploitation, et l'honorable député d'Hamilton (M. Barker) admettra avec tous ceux qui connaissent quelque chose en matière de chemin de fer que les compagnies comptent en grande partie sur le trafic local pour faire honneur à ces obligations. Ou peut-on comparer la zone fertile qui s'étend de Winnipeg à Duluth à la morne solitude qui sépare Winnipeg de Fort-William. Je demande à l'honorable chef de l'opposition et à celui qui me répondra, de nous dire ce que le trafic local de cette région rapporterait à l'Etat, s'il construisait et exploitait un chemin de fer de North-Bay à Fort-William. Un écrivain, parlant de ce pays, dit qu'une corneille n'ose pas s'y aventurer sans se munir d'un sac à provisions, car le pays ne produit pas de quoi la nourrir en route. Peut-on comparer ce territoire aux plaines fertiles du sud du Manitoba et du nord du Minnésota, dont chaque mille produit assez de céréales à expédier pour solder les obligations prévues d'un chemin de fer ?

Que les honorables députés de la gauche comparent tant qu'ils le voudront le chemin de fer de la rive nord au lac Supérieur avec la ligne du Sault, allant à Sainte-Marie, Saint-Paul, Minnéapolis et Sudbury. Le

nord du Minnésota est une des parties les plus fertiles de ce continent et fournit plus de trafic à ses chemins de fer qu'aucune autre région sur ce continent. La distance entre Fort-William et North-Bay est de 634 milles et l'honorable chef de l'opposition voudrait faire accepter par le public un projet qui ne rapporterait pas un sou de trafic à l'Intercolonial. Entre Sudbury, le terminus de la ligne du Sault à Fort-William, il y a 555 milles. La meilleure preuve de la stérilité de cette contrée, c'est que, bien que ce chemin de fer soit maintenant en exploitation depuis dix-huit ans, je défie nos honorables amis de la gauche, de nous montrer 555 vrais colons le long de ces 555 milles de chemin de fer. Je défie qui que ce soit de trouver dans toute cette région 555 colons qui ne seraient pas, directement ou indirectement, à l'emploi du Canadien du Pacifique ou de la Compagnie de la baie d'Hudson.

Voilà la partie du Canadien du Pacifique que les honorables députés de la gauche voudraient faire acheter par les contribuables de ce pays. Voilà à quoi se réduit cette nationalisation des chemins de fer que l'on nous prêche. L'honorable chef de l'opposition a tellement compris la nature léonine de cette proposition qu'il a cru devoir ajouter qu'elle ne lui avait pas été suggérée par les gens du Canadien du Pacifique. Pourquoi a-t-il jugé à propos de nous faire cet aveu ? Parce qu'il savait parfaitement qu'avec le prix de vente de cette partie du chemin, le Canadien du Pacifique pouvait construire deux autres lignes de raccordement, l'une pour sept millions et demi, et l'autre pour huit millions, et réaliser encore un bénéfice de deux millions et demi, tout en se débarrassant de cet éléphant blanc.

Je vois aussi par les Débats que l'honorable député de Toronto-ouest a parlé des " Songes d'une nuit d'été," qu'à la page il s'est écrié " Le ciel nous protège ! " et à la page " Je prie le ciel que le parti libéral ne construise jamais ce chemin." Je comprends parfaitement ce que pouvait être son songe d'une nuit d'été. Je comprends que l'honorable député nous représente le Canada sous les traits d'une femme au désespoir, en apprenant que ce grand crime politique va être perpétré ; je comprends les craintes du chef de l'opposition, peu au courant des questions de chemin de fer ; je comprends le concours zélé que lui apporte l'honorable député de Toronto-ouest qui ambitionne de devenir ministre des Finances dans le gouvernement conservateur, si ce parti arrive au pouvoir en 1925 ; je comprends qu'il s'écrie " Le ciel nous protège " et " fasse le ciel que ce chemin ne soit jamais construit," afin que nous puissions vendre notre ours au pays."

Je regrette que l'honorable député ne soit pas à son siège, car je préférerais faire ces remarques en sa présence, mais je ne puis m'empêcher de rappeler un incident survenu peu de temps après son arrivée au parlement. Le sénateur McMullen et feu le sénateur Wood étaient tous deux membres de cette Chambre à cette époque. La Chambre était saisie d'un projet concernant la construction d'un chemin de fer de Collingwood au lac Ontario. Les honorables députés de la gauche protestèrent avec énergie et soutinrent l'un après l'autre que ces deux députés, qui n'avaient pas pour un sou d'intérêt dans l'entreprise, mais dont les noms apparaissaient comme directeurs provisoires de la compagnie, n'avaient pas le droit de voter sur cette question, pas même celui de la discuter, et que cela était incompatible avec l'indépendance des membres du parlement. Pendant tout ce débat, l'honorable député de Toronto-ouest est resté muet comme une huitre dans sa coquille. Et, cependant, lui, le directeur du Canadien du Pacifique, lui l'un des trois ou quatre membres du comité exécutif qui gère toutes les affaires de cette compagnie, il ne craint pas de prendre la parole dans cette Chambre et de combattre un projet qui fera concurrence à une entreprise dans laquelle il est intéressé. Il ne se fait pas scrupule de vanter et recommander le contre-projet du chef de l'opposition qui voudrait faire commettre au pays la bourde la plus monumentale qu'il soit possible de concevoir.

J'aurais cru, M. l'Orateur, qu'un homme d'une aussi parfaite éducation, d'une si scrupuleuse probité dans tous les actes ordinaires de la vie, aurait hésité à prendre une pareille attitude. Et cette année encore, il revient à la charge et ne se fait pas scrupule de se servir d'un langage extrêmement sévère à l'adresse de citoyens honorables et éminents. Il a osé qualifier de " fakirs " les auteurs de ce projet, et les accuser de vouloir imposer frauduleusement le Grand Tronc-Pacifique à la Compagnie du Grand Tronc.

Voilà un langage bien sévère dans la bouche d'un homme qui siège depuis quinze ans dans cette enceinte et qui n'a jamais élevé la voix pour protester contre aucune des faveurs que le gouvernement, dans sa sagesse, a cru devoir accorder au Canadien du Pacifique, dans l'intérêt du pays, mais qui est toujours prêt à parler et à voter contre toute entreprise pouvant porter ombrage à la grande corporation dont il est le porte-parole et l'actionnaire, le directeur et le co-gérant. Il me semble qu'il aurait pu se dispenser d'appliquer cette épithète de "fakir" à ceux qui, l'an dernier, ont conclu cet arrangement pour le compte du Grand-Tronc-Pacifique. Voyons quels sont ces hommes que l'honorable député de Toronto-ouest appelle des fakirs. Nous avons, en Angleterre, sir Charles Rivers-Wilson, lord Welby, M. Price et M. Smithers, et dans ce pays, M. Charles M. Hays, M. William Wainright et M. John Bell, avocat du Grand Tronc à Belleville. Comprend-il bien la signification du mot " fakir " qu'il applique à des personnages

occupant une haute situation en Angleterre et au Canada ? D'après les dictionnaires les plus modernes, fakir signifie " espèce de derviche ou religieux mahométan, qui court le pays en vivant d'aumônes," et c'est à des citoyens comme ceux que je viens de nommer que l'honorable député applique cette épithète.

M. William Wainwright a été intimement mêlé à l'administration du Grand Tronc en ce pays, depuis plus d'un quart de siècle; il est universellement connu et respecté, qui n'a jamais encouru un blâme ou un reproche de la part de ceux qui ont eu recours à ses services. Sa réputation est tellement bien établie, que je suis dispensé de faire son éloge et ce serait perdre mon temps que de chercher à le défendre.

L'honorable député de Toronto-ouest applique aussi l'épithète de fakir à M. Morse, dont j'avais oublié de mentionner le nom. C'est un citoyen bien connu par tous ceux qui s'occupent de chemins de fer en ce pays. Je n'ai pas l'avantage de le connaître personnellement, mais tous ceux qui l'ont approché en font les plus grands éloges. M. Charles Hays est un citoyen de la république américaine qui est venu dans ce pays occuper une haute position. C'est un homme de grands talents, qui, après avoir débuté comme garçon de bureau à St. Louis, s'est élevé graduellement jusqu'à la position qu'il occupe aujourd'hui et, à l'heure qu'il est, il est considéré comme un des plus éminents, sinon le plus éminent des gérants de chemin de fer du continent nord-américain.

Cela n'empêche pas l'honorable député de Toronto-ouest, dont les poches sont, pour ainsi dire, bourrées d'actions et d'obligations du Canadien du Pacifique, de se lever dans cette Chambre et de traiter faiseurs (fakirs) des gens de cette trempe, quand il est lui-même l'auteur de la seule tentative d'escamotage, en matière de chemin de fer, dont j'aie été témoin au cours des huits années pendant lesquelles j'ai eu l'honneur d'occuper un siège dans cetteChambre.

J'espère que nous ne serons plus témoins d'un pareil spectacle. Quand il se sert d'expressions comme " Plaise à Dieu," " fasse le ciel " il ne s'élève pas dans l'estime publique et il ne se crée aucun titre à l'admiration des contribuables de ce pays ; mais il s'expose à des représailles quand il abuse de l'immunité que lui confère son titre de député pour injurier des gens de la réputation de ceux que je viens de nommer, et se permet de leur appliquer des épithètes qui, si elles étaient employées en dehors de cette enceinte, lui ferait probablement faire connaissance avec la loi d'Ontario concernant la diffamation.

Je ne me permettrai pas de qualifier l'honorable député de Toronto-ouest de fakir, mais si cette expression peut s'appliquer à quelqu'un à propos soit du projet du chef de l'opposition, appuyé et recommandé par l'honorable député de Toronto-ouest, soit du projet du Grand-Tronc-Pacifique, approuvé par des personnages éminents, élaboré par un gouvernement qui travaille sincèrement à la grandeur du pays dont nous sommes fiers et dont nous saluons joyeusement l'avènement au rang des nations—je laisse à la Chambre le soin de dire à qui cette expression convient le mieux. Est-ce à M. William Wainwright, avec la distinction qu'il s'est acquise dans ses multiples opérations de chemin de fer ou à l'honorable député de Toronto-ouest qui s'est distingué dans cette affaire du chemin de fer Calgary, Edmonton et Qu'Appelle et du chemin de fer du lac Long et de la Saskatchewan, dans laquelle ces compagnies ont obtenu une subvention en argent de $3,200,000 et 3,507,200 acres de terre valant plus de $12,000,000, soit un total de plus de $15,000,000, pour une entreprise qui n'a coûté que $6,000,000, laissant aux promoteurs un excédent de $7,000,000. Je puis ajouter que l'honorable député de Toronto-ouest a trouvé moyen de laisser la compagnie endettée de $10,000,000 après avoir reçu $12,000,000 en terres et $3,000,000 en argent pour mener à bonne fin une entreprise qui n'a coûté que $6,000,000.

Je laisse à la Chambre et au pays de dire si le mot " fakir " convient mieux à des hommes comme William Wainwright, Charles M. Hays, lord Welby, Sir Charles Rivers-Wilson, M. Morse, M. Bell, M. Price et M. Smithers ou à l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler).

Plusieurs orateurs de la gauche, s'autorisant des déclarations de l'honorable député de Toronto-ouest, ont prétendu qu'il est impossible d'expédier profitablement du blé à Saint-Jean par chemin de fer, et de l'exporter en Europe. Si cette prétention est bien fondée, je demanderai à mon honorable ami pourquoi le Canadien du Pacifique a payé dix millions de dollars à la ligne Elder-Dempster, pour établir un service de paquebots se rendant à Québec en été et transportant du blé de Saint-Jean en hiver.

Le Canadien du Pacifique qui est l'instigateur de la campagne menée contre ce projet, tant dans la presse que devant le parlement, a dépensé $10,000,000 pour une flotte de paquebots qui transportent le fret maritime de Québec à Liverpool en été et de Saint-Jean en hiver. Pourquoi a-t-il fait cette dépense? S'il peut expédier le grain par son réseau, y a-t-il une raison au monde pour que le Grand-Tronc-Pacifique, alimenté par le trafic des régions populeuses et prospères que son chemin à pentes douces traversera, ne puisse pas rendre le grain, non seulement à Halifax, non seulement à Saint-Jean, mais à Sydney, Louisbourg ou à Country Harbour? Ce qui est possible pour l'un l'est également pour l'autre. Assurément, nous pouvons accomplir, dans des circonstances plus favorables, ce que nous faisons actuellement en dépit d'obstacles considérables.

Il est une autre question, M. l'Orateur, que je désire aborder, et j'espère que la Chambre me permettra de poursuivre afin de pouvoir terminer mon discours avant la fin de la séance.

Quelques VOIX : Il est six heures.

M. COWAN : Je désire terminer.

M. SAMUEL HUGHES : Il est déjà six heures dix.

M. COWAN : L'honorable député peut s'en aller.

M. CASGRAIN : Je vous ferai observer, M. l'Orateur, qu'il est six heures.

M. COWAN : J'espère que l'honorable député de Montmorency (M. Casgrain) ne prendra pas cette attitude. Je voudrais prendre le train à sept heures, et il ne me faudrait plus que quelques minutes pour finir. Mais si l'honorable député de Montmorency insiste, je resterai.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT (M. Douglas) : Je suppose qu'avec la permission de la Chambre, l'honorable député pourra terminer son discours sur-le-champ ?

M. CASGRAIN : L'honorable député aurait pu être plus poli en le demandant.

M. COWAN : Je ne prendrai pas modèle sur l'honorable député. Ceux qui l'entendent me reprocher d'être impoli doivent penser à Satan prêchant la vertu.

M. TAYLOR : Il est six heures.

M. COWAN : Alors, je resterai.

A six heures du soir, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La séance est reprise à huit heures.

M. COWAN : M. l'Orateur, au moment de la suspension de la séance, à six heures, j'étais à terminer mes observations au sujet de certaines expressions dont on s'est servi pour désigner les directeurs du Grand-Tronc-Pacifique, que l'honorable député de Toronto-ouest a traité de faiseurs. Afin qu'il ne puisse y avoir de malentendu à cet égard, je vais rapporter textuellement les paroles de l'honorable député de Toronto-ouest. Dans le cours de mes observations, je n'ai mentionné que les noms qui figurent au contrat. Ma raison de le faire, c'est que l'honorable député de Toronto-ouest a parlé des personnes qui étaient parties au contrat. A la page 884 de l'édition non revisée des Débats, je trouve les expressions suivantes mises dans la bouche de l'honorable député de Toronto-ouest, à la date du 6 avril :

> Le gouvernement, l'an dernier, conclut cet arrangement avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ; les négociations furent conduites et le marché conclu avec une compagnie sans appui financier, avec une poignée de faiseurs qui se proposaient de faire entrer la Compagnie du Grand Tronc dans leurs desseins.

Afin que la députation sache exactement quels sont ceux qu'il traite ainsi de farceurs, je cite l'extrait suivant du chapitre 71 des statuts du Canada, 1903, p. 463. C'est le préambule du contrat avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, qui renferme la liste des personnes avec qui le marché a été conclu. L'honorable député n'a pas distingué entre ceux qui ont conduit les négociations et les autres ; mais il s'attaque en bloc à un groupe d'hommes dont voici les noms :

> Contrat intervenu le 29 juillet 1902, entre Sa Majesté le Roi, traitant pour le Canada et représenté aux présentes par l'honorable Wm. S. Fielding, ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux, d'une part; et sir Charles Rivers-Wilson, C.-B., G.C.M.G.; le très honorable lord Welby, G.C.B., John A. Cluttons-Brock, Joseph Price, Alfred W. Smithers, tous de la ville de Londres, Angleterre; Charles M. Hays, Frank W. Morse et William Wainright, tous de la ville de Montréal, Canada, et John Bell, de la ville de Belleville, Canada susdit, représentant aux présentes la compagnie dite "The Grand Trunk Pacific Company," compagnie devant être constituée en corporation par acte du parlement du Canada, à sa session présentement en cours, et agissant au nom de ladite compagnie, d'autre part.

Ainsi donc, les paroles dont il s'est servi ne sauraient s'appliquer à d'autres que ceux dont les noms sont mentionnés ci-dessus. Mais il n'est aucun membre de la droite et il n'est aucun membre de la gauche qui ne sache que cette insulte—oui, je dis bien, cette lâche insulte—vise deux hommes, naguère députés à la Chambre des communes et aujourd'hui membres de ce corps auguste et respecté, le Sénat : l'honorable William Gibson et l'honorable George A. Cox. Le sénateur Gibson a occupé avec honneur, pendant nombre d'années, un siège en cette Chambre. Il représentait la circonscription de Lincoln, qu'il avait enlevée à l'ennemi. Lorsque je fus élu pour la première fois député aux Communes, en 1891, il était l'aide du whip, et plus tard il devint le whip en chef du parti libéral. Le sénateur Gibson était un des entrepreneurs les plus en vue du Dominion. Les travaux les plus considérables de chemin de fer au Canada témoignent aujourd'hui de son activité et de sa réputation de financier.

En outre, il est aujourd'hui président de la banque de Hamilton, une des institutions financières les plus importantes du Canada ; et je dirai à l'honorable député de Toronto-ouest que le nom de M. Gibson est sans tache, et que pas même un soupçon d'imposture ne plane sur sa vie publique ou privée. L'opposition nous a jeté à la figure le nom du sénateur George A. Cox, et je me hâte de déclarer que nous n'avons pas honte de lui, non plus d'aucun autre de nos familiers, de nos partisans, ou de ceux que nous avons désignés pour faire partie de cet auguste corps, le sénat canadien. Ni parmi nous, ni dans la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, ni dans celle du Grand Tronc, vous ne trouverez d'autres que des hommes honnêtes et d'une réputation irréprochable. Le sénateur Cox est actuellement président de la Canadian Bank of Commerce, une des

plus solides et des plus respectables institutions financières du Canada, ou de l'Amérique, institution qui a de ses succursales dans la métropole de l'Ouest, dans la ville de New-York et autres grandes villes de la république américaine. Elle a également des bureaux à Londres, Angleterre ; et j'ose dire que les directeurs et actionnaires de la Canadian Bank of Commerce jouissent d'une réputation d'honorabilité tout aussi grande dans notre pays, et dirigent une institution tout aussi importante et solide, que les directeurs de n'importe quelle institution à laquelle l'honorable député de Toronto-ouest a pu être attaché. Il sied mal à l'honorable député de Toronto-ouest de traiter de faiseurs des hommes de cette réputation et de ces aptitudes financières, qui se sont élevés d'une situation modeste jusqu'au rang de rois de la finance au Canada. Le sénateur est, de plus, président de la Canada Life Insurance Company, société d'assurances dont tous les Canadiens sont fiers aujourd'hui. Il est aussi intéressé dans la Western Assurance Company. Le fait est qu'il n'y a pas un seul homme au Canada dont la réputation de financier soit mieux assise que celle de M. Cox, à qui pourtant, le député de Toronto-ouest, sous l'effet d'un bon dîner, dans l'exubérance de ses sentiments, a voulu jeter de la boue, en le traitant de faiseur. Dans tout ce débat, les membres de la gauche, depuis le chef de l'opposition jusqu'à l'honorable député de Toronto-ouest, paraissent avoir brûlé du désir de jeter des pierres à des hommes respectables et de se servir d'un langage inconnu jusqu'à présent en cette Chambre. Je me reporte aux Débats du 5 avril, et j'y lis cette déclaration faite par l'honorable chef de l'opposition :

S'il s'est jamais servi de ces expressions au sujet du prolongement de l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne——

C'est de l'honorable A. G. Blair qu'il parlait.

—il s'est mis en contradiction absolue avec ce qu'il avait écrit dans un mémoire préparé avec soin. Dans un mémoire qu'il a publié, M. Blair dit—

Remarquez cette expression, M. l'Orateur, " dans un mémoire qu'il a publié ". Cette déclaration est en date du 5 avril. Ce mémoire ne fut jamais imprimé avant de paraître, hier soir, 13 avril, dans le " Star ", de Montréal. Je défie aucun des honorables députés de l'opposition de dire qu'il a été publié ailleurs. Voyons quelle sorte de politique nous avons en ce pays ; voyons dans quelle mesure l'honneur politique des individus est tenu pour sacré en cette Chambre; examinons quel est le devoir du chef d'un grand parti politique en ce qui regarde cette question d'honneur. M. l'Orateur, c'est un mémoire absolument privé que l'honorable chef de l'opposition a cité. Il portait en vedette l'indication : confidentielle ; il avait été rédigé pour l'usage des collègues d'un ministère d'Etat, et pour leur usage seulement ; et il fut dérobé par un employé de l'administration, partisan de l'honorable chef de l'opposition. Et le 5 avril, celui-ci ayant obtenu communication de ce mémoire confidentiel, en fait lecture à la Chambre, et afin de justifier sa conduite, afin d'éviter le reproche qu'on pourrait lui faire d'avoir violé gravement les règles de l'étiquette professionnelle, pour ne rien dire des règles de l'étiquette politique, il déclara qu'il avait été publié. Le chef de l'opposition savait très bien, soit qu'il l'eût trouvé ou qu'il l'eût obtenu—et il ne l'avait pas trouvé—qu'il lui était venu illégalement ; et il savait quand il en obtint possession, qu'il n'y avait pas droit ; que le document en question avait été soustrait par un individu à l'emploi du gouvernement, et que celui-ci a été traité avec indulgence et charité ; le chef de l'opposition savait, dis-je, qu'il aurait pu avec tout autant de droit lire à la Chambre une lettre marquée " privée et confidentielle " ramassée dans la rue ; et sachant cela, pour éviter la censure, il a déclaré erronément que le mémoire avait été publié. Je dis, M. l'Orateur, que si la moralité politique en ce pays, si l'honneur politique, si l'étiquette politique sont descendus si bas que ces choses ne sont pas respectées ; si l'on a recours à ces procédés pour entraver le projet du Grand-Tronc-Pacifique et aider un allié, le député de Toronto-ouest (M. Osler) et le Canadien du Pacifique, à pressurer encore pendant quelques années les cultivateurs de l'Ouest, alors, il est grandement temps que le pays en soit informé.

Puis, M. l'Orateur, j'ai à la main un autre précieux document ; il porte à l'en-tête les mots : " Compagnie du Grand Tronc du Canada. Procès verbal de l'assemblée ordinaire générale semestrielle des actionnaires, tenue à l'hôtel du Terminus, rue Camion, E.C., le mardi 8 mars 1904, sir Charles Rivers-Wilson, G.C.G.G., C.B., président." J'ai prêté l'oreille à l'honorable député de Toronto-ouest pendant qu'il nous lisait ces déclarations que sir Charles Rivers-Wilson aurait faites lors d'une réunion des actionnaires du Grand Tronc tenue à Londres. Je trouvais plus qu'étrange que nous n'eussions jamais entendu parler de cela auparavant, et je me mis en frais de découvrir d'où venait ce procès verbal. Je compulsai à plusieurs reprises l' " Economist ", le " Financial News ", le " Herapath's Railway Journal" tous imprimés et publiés à Londres, Angleterre. Il me semblait que les grands journaux de Londres n'auraient pas manqué de prendre connaissance et de faire le compte rendu de tout ce qui se rapportait à une grande entreprise entraînant la construction de plus de trois mille milles de chemin de fer du Canada, et supporté par une grande compagnie de chemin de fer comptant 40,000 actionnaires dans la Grande-Bretagne

et ayant à peu près $200,000,000 d'engagés dans notre pays. Mais, M. l'Orateur, je n'ai trouvé dans ces journaux rien qui rappelât les citations faites par l'honorable député de Toronto-ouest. Je savais que les financiers d'Edimbourg et de Glasgow, ainsi que plusieurs institutions financières de l'Ecosse, s'intéressaient fortement à cette entreprise, mais dans aucun des journaux de Glasgow ou d'Edimbourg ai-je pu retrouver les déclarations qu'on nous a rapportées. Je me demandais quelle en était la source. Or, voulez-vous que je vous le dise, ces déclarations venaient de l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler), qui prétend avoir retenu les services d'un sténographe, ou du moins que les services d'un sténographe ont été retenus, pour faire le rapport textuel de tout ce qui se disait. Or, qui avait intérêt à ce que ces paroles fussent rapportées ? Mais assurément l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler). Il est tellement généreux et tellement désireux que le peuple canadien ne soit pas trompé, qu'il a fait imprimer ce document à ses frais. Et le voici : je le tiens à la main, preuve irréfragable de la générosité de l'honorable député de Toronto-ouest. Est-il quelqu'un au Canada qui ajoute foi à pareil rapport ? Est-il quelqu'un qui croie que ces grands journaux de finance n'auraient pas publié le compte rendu de cette assemblée, qui était de telle importance pour les financiers d'Angleterre et pour ceux d'Ecosse ? Toute l'affaire a été montée dans le but d'établir que sir Charles Rivers-Wilson a faussement exposé la situation à ses actionnaires, ou que notre gouvernement ne partage pas ses vues ; et dans le but de le faire croire, on a prétendu avoir introduit à la dérobée un sténographe dans la salle des séances, et c'est là le produit de son travail.

L'honorable député de Toronto-ouest a fait des frais considérables et s'est donné beaucoup de peine. Il pense probablement avoir travaillé dans l'intérêt de l'humanité persécutée et souffrante à laquelle il ne veut pas qu'on impose le Grand-Tronc-Pacifique, mais de qui il espère pendant nombre d'années à venir retirer des dividendes toujours grossissants pour le compte du Canadien du Pacifique, dont il est ici le porte-parole, le directeur et le ministre d'Etat.

J'ai écouté avec intérêt l'honorable député de York-ouest (M. Campbell) ; il a signalé une autre raison pour laquelle ces messieurs de la gauche s'opposent à l'exécution de cette entreprise. Il a fait observer que le Canadien du Pacifique transporte les marchandises des centres de l'ouest des Etats-Unis à meilleur compte qu'il ne les transporte des centres canadiens. Tous me concèderont que là où se produit la concurrence, que ce soit dans les transports par voie ferrée, par eau ou à dos d'âne, les tarifs sont moins élevés que là où la concurrence ne se produit pas. Aujourd'hui, dans le Nord-Ouest et le Manitoba, il n'existe pas la moindre concurrence sérieuse entre les chemins de fer. Vous avez là le Canadien du Nord, et le Canadien du Pacifique, et ils se sont fusionnés en vue de l'utilisation réciproque de leurs voies et de l'unification de leurs tarifs.

La conséquence est que le cultivateur de l'Ouest est tenu de payer les taux fixés par la coalition, et il continuera de les payer tant que le Grand-Tronc-Pacifique ne sera pas construit et ne l'aura pas débarrassé du cauchemar qui l'oppresse. Actuellement, les chemins de fer des Etats-Unis transportent les produits du fabricant américain aux centres du Nord-Ouest canadien à meilleur compte que le Canadien du Pacifique ne transporte les articles de fabrication des centres de l'est du Canada aux mêmes localités. C'est cette manière de faire que les conservateurs en cette Chambre approuvent et défendent. Le fabricant canadien a donc contre lui toute la différence entre les frais de transports depuis les villes des Etats-Unis jusqu'aux centres de l'Ouest canadien et ceux depuis les villes manufacturières du Canada jusqu'à ces mêmes centres de l'ouest. Et pourtant c'est à quoi ces messieurs applaudissent. L'honorable chef de l'opposition et ses partisans posent en amis du fabricant canadien, et pourtant, ils combattent une proposition dont le résultat serait de susciter la concurrence entre les chemins de fer et de réduire les frais de transport, de manière à ce que les produits de sa fabrique pussent atteindre Winnipeg, Brandon, Moose-jaw, Regina et autres centres de l'Ouest aux mêmes frais, ou à frais moindres, que ceux dont son rival des Etats-Unis jouit actuellement. Le chef de l'opposition dit là-dessus: Augmentez les droits de douane. Mais il est évident pour tous que si les droits sont augmentés en vue d'aider le fabricant canadien, ce sera l'éleveur de bétail de l'Ouest, le consommateur de l'Ouest, qui soldera la différence dans les prix. C'est là la politique que le chef de l'opposition, avec l'aide du député désintéressé de Toronto-ouest, voudrait éterniser. J'en viens au dernier article du programme de l'honorable chef de l'opposition, c'est la nationalisation. C'est là un enfant nouveau-né, que la gauche n'a que depuis assez peu de temps en nourrice. Sir John Macdonald n'approuva jamais l'idée; il la condamna même; il déclara qu'aucun chemin de fer ne pouvait être exploité à aussi bon compte par un gouvernement que par une compagnie particulière. Une commission fut nommée, en 1892, et je vais lire ce que le sous-ministre des Chemins de fer et Canaux, M. Collingwood Schreiber, dit à ce sujet. Ce monsieur n'a pas été nommé par nous. On ne saurait l'accuser d'être un partisan libéral ; je ne dis pas qu'il soit partisan conservateur, mais il n'est assurément pas "grit". Voici la question n° 3,223 qui lui fut posée, et la réponse qu'il y fit :

Quand vous avez à traverser des terres agricoles ou des terres vacantes, avez-vous beaucoup d'ennuis ?—En règle générale nous n'avons pas

beaucoup de difficulté au sujet de terres agricoles. Mais il s'est trouvé un cas où nous avions offert cinq dollars, je crois, pour un terrain où le chemin de fer Intercolonial s'était pourvu de ballast, dans les profondeurs des bois, près de la bifurcation de Gloucester. Depuis, nous avons offert un peu plus, en vue d'effectuer un règlement. Le propriétaire demande aujourd'hui $70,000 pour le terrain en question.

J'ajouterai pour l'instruction de ces messieurs de la gauche, que le gouvernement conservateur d'alors paya la modeste somme de $16,000 pour ce banc de gravois perdu dans les bois du voisinage de Gloucester (Nouveau-Brunswick). C'est là un exemple des inconvénients de la nationalisation en matière de chemins de fer. Sir John Macdonald s'en était rendu compte; les chefs du parti conservateur s'en étaient rendu compte également. Ils étaient opposés à l'exploitation des chemins de fer par l'Etat et le chef de l'opposition vota contre son établissement, l'année dernière. Le ministre des Chemins de fer, sous le régime conservateur (M. Haggart), bien qu'il ait voté deux fois contre l'adoption de ce mode d'exploitation, et que dans le cours de la présente session il ait fait un discours ni pour ni contre, déclare maintenant qu'il est peut-être hostile à l'idée, mais qu'enfin il ne sait trop. Or, que signifie la nationalisation des chemins de fer? L'habitant de l'Ouest suppose,—et en cela, il ne se trompe pas entièrement,—que sous le régime des chemins de fer d'Etat, il obtiendrait, par le jeu facile de l'influence politique, des baux plus favorables que sous le régime des compagnies d'intérêt privé. Les déficits annuels résultant de l'insuffisance des baux seraient soldés, non pas par lui seulement, mais en grande partie par les habitants des régions anciennement établies de l'Ontario et de la province de Québec, et qui sont desservies par des compagnies d'intérêt privé ; en d'autres termes, cette population de l'Est n'aurait pas seulement à payer les taux imposés par le scompagnies d'intérêt privé pour le transport de ses propres produits ; il lui faudrait consentir à payer taxe pour aider à solder les frais de transport des produits de l'Ouest, lesquels, dans une certaine mesure, font concurrence aux siens,—état de choses qu'elle ne goûterait guère. Le chef de l'opposition doit se rendre compte qu'en saine équité, il faudrait de deux choses, l'une ; ou bien que toutes les lignes du pays fussent acquises et exploitées par l'Etat, ou bien que les lignes actuellement exploitées par l'Etat, comme l'Intercolonial, fussent placées sous le régime de la compagnie d'intérêt privé. C'est de cette manière seulement qu'on pourra espérer établir dans tout le Canada un tarif des transports qui soit absolument juste pour tous.

Il est un point, toutefois, que le colon de l'Ouest est exposé à ne pas discerner. Supposons que nous prolongions l'Intercolonial jusqu'à Winnipeg, Edmonton ou Port-Simpson, qu'arriverait-il des embranchements ? S'imagine-t-on que l'Etat pourrait, sans ébranler la confiance publique, construire de ces embranchements en concurrence plus ou moins directe avec ceux du Canadien du Pacifique ou du Canadien du Nord, entreprises subventionnées par l'Etat et dans lesquels des particuliers ont engagés des sommes considérables ? En termes plus précis, s'imagine-t-on qu'un gouvernement, libéral ou tory, pourrait en agir ainsi sans se heurter à l'opposition de ces deux compagnies à la fois dans le conseil des ministres et encore davantage dans le caucus du parti? Et quelle serait, en toute probabilité, l'attitude des députés des anciennes provinces qui, on fera bien de ne pas l'oublier, ont encore la prépondérance au parlement? Dans le cas du chemin de fer projeté du Grand-Tronc-Pacifique, Ontario et Québec comptent beaucoup qu'en raison de ses attaches avec le Grand Tronc, il aura l'avantage de raccordements directs avec le réseau des lignes et embranchements du Grand Tronc dans ces provinces ; c'est-à-dire recevra de cette source du trafic à destination de l'ouest ou à destination de l'est et pourra en faire la distribution aux prix les plus bas. Une telle alliance est manifestement de tout autant d'importance pour le colon de l'Ouest. Mais s'il s'il nous fallait compter sur un prolongement de l'Intercolonial, comme le chef de l'opposition nous le propose, il faudrait ou se passer d'embranchements dans Ontario et Québec, ou bien en construire en concurrence avec les lignes existantes, ce qui donnerait lieu aux difficultés que j'ai dites.

Mais en supposant même que le projet de ces messieurs de la gauche fût mis à exécution, et que le chemin de fer fût prolongé dans l'ouest aussi loin que Winnipeg ou Edmonton, où trouveront-ils à construire leurs embranchements? Vous figurez-vous, M. l'Orateur, que lorsque ces honorables messieurs arriveront au pouvoir en l'an 2005——

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. COWAN : Je me sers à dessein du chiffre 2000 ; mais je retrancherai le chiffre 5 : disons donc qu'en l'an de grâce 2,000, l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) soit membre du cabinet, tout en restant directeur du chemin de fer Canadien du Pacifique et un de ses administrateurs, porteurs d'obligations et actionnaires, et qu'il existe un arrangement relatif à des privilèges de circulation entre le Canadien du Nord et le Canadien du Pacifique. Disons, en outre, que le député de Toronto-ouest, le critique financier, d'aujourd'hui, soit le ministre des Finances d'alors ; ne pensez-vous pas que, dans ces conditions, ce chemin de fer de l'Etat aurait quelque difficulté à s'assurer ses embranchements à l'encontre du Canadien du Pacifique? Mais je retranche encore 75 ans, et je suppose que l'opposition ait la chance d'arriver au pouvoir en 1925, et que l'Intercolonial soit prolongé jusqu'à Winnipeg ; ces honorables députés voudront-ils me dire en toute sincérité quelle quantité de

marchandises sera transférée à l'Intercolonial par le Canadien du Pacifique et le Canadien du Nord, s'il est en leur pouvoir de l'enlever au chemin de fer de l'Etat? Iront-ils transférer à l'Intercolonial les marchandises qu'ils peuvent expédier par leur ligne du Sault, ou par l'autre ligne dont j'ai parlé cet après-midi, en suivant un chemin plus direct, à rampes plus douces et qui dessert une meilleure contrée. La philanthropie du Canadien du Pacifique va-t-elle s'affirmer en faveur des contribuables canadiens et l'engager à remettre au chemin de fer de l'Etat les marchandises qu'il pourrait lui-même transporter et à se priver des bénéfices qu'il retirerait en les transportant jusqu'à la mer sur son propre chemin? Il n'est pas de rêveur dans le parti de l'opposition qui le supposera, pas même l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler), quand à l'exemple de la jeune fille dans le songe d'une nuit d'été, il plane dans les régions enchantées de la poésie. Mais, M. l'Orateur, on dira peut-être que l'influence de l'honorable député de Toronto-ouest sera contrecarrée, annulée par celle de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart), qui aura peut-être repris possession de son ancien portefeuille. Il ne s'est guère construit de voies ferrées sous la direction de l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) ; mais j'imagine que nous aurions la même sorte d'économie et de soin qu'il a exercé dans la construction du pont Curran et dans le creusement du canal de la Tay. J'ai été excessivement surpris de constater, à la page 877 de l'édition non revisée des Débats, que l'honorable député de Lanark-sud avait dit que l'Intercolonial pouvait être exploité de manière à donner un bénéfice de $1,000,000 à $1,500,000. Etait-il sincère en faisant cette affirmation ? S'il l'était, je me permettrai de lui rappeler que sous son administration l'Intercolonial a donné, chaque année, sauf une, un déficit variant de $500,000 à $1,000,000.

Lorsque le parti libéral arriva au pouvoir —et encore ici nous voyons se manifester un esprit de camaraderie entre le chef de l'opposition et la Compagnie du Pacifique Canadien—quand nous arrivâmes au pouvoir en 1896, nous trouvâmes une convention en vigueur, entre le chemin de fer Intercolonial et le Canadien du Pacifique, comme il n'en a jamais existé entre deux autres chemins de fer. En vertu de cette convention, le Canadien du Pacifique faisait circuler, sur le chemin de fer Intercolonial, entre Saint-Jean et Halifax, un train de voyageurs précédant d'une demi-heure celui de l'Intercolonial. Le train du Canadien du Pacifique était bondé, et celui de l'Intercolonial, qui était vide, s'en venait à toute vapeur une demi-heure plus tard. Le train du Pacifique était remorqué, je pense, par une locomotive de l'Intercolonial, sans qu'il en coutât rien au Pacifique, pour la simple commodité du public, et cette philanthropique compagnie du Pacifique encaissait les recettes. C'est là un exemple de la manière dont l'Etat exploitait les chemins de fer, sous l'administration conservatrice. Bien plus, M. l'Orateur, il n'était permis à aucun commis de l'Intercolonial, préposé au service des marchandises ou à celui des voyageurs, de suggérer à qui que ce fût de voyager ou d'expédier une seule livre de marchandises par le chemin de fer Intercolonial.

M. Blair, que ces messieurs de la gauche ont cité si souvent dans ce débat, répudia ce contrat, l'amenda. Ce ne sont pas précisément des éloges que ces messieurs firent pleuvoir sur la tête de l'honorable ministre, dans le temps, et leurs expressions n'étaient pas toutes empruntées aux recueils d'hymnes. C'était là, M. l'Orateur, un contrat préjudiciable aux intérêts de chaque contribuable en Canada, à l'exception des actionnaires du Canadien du Pacifique. Quelle fut alors l'attitude du chef de l'opposition ? Réclamait-il alors la nationalisation des chemins de fer, la réduction des tarifs, la diminution des charges ? Non, M. l'Orateur, l'oracle d'aujourd'hui était silencieux alors. Il ne s'écria pas alors : C'est là un contrat qui n'est pas dans notre intérêt, mais dans celui du Canadien du Pacifique. Non, il n'ouvrit la bouche que pour injurier l'ex-ministre des Chemins de fer, M. Blair, qui avait annulé cette convention. Ces messieurs de la gauche épuisèrent toute leur énergie, toute leur éloquence, tous leurs arguments contre nous, parce que nous avions osé annuler le contrat. Ils déversèrent sur nous tout leur venin, et en somme pourquoi? Simplement parce que leur allié, le Canadien du Pacifique se trouvait atteint. Si c'est de cette manière que l'honorable député de Lanark-sud se propose de sauver au pays un million et quart de dollars, il me rappelle l'histoire très ancienne de cet enfant à qui on demandait si son père était chrétien, et qui répondit : " Oui, mais depuis quelque temps, il n'a pas beaucoup pratiqué." Leur prudence, leurs velléités d'économie, leur zèle subit pour le développement du Canada et l'exploitation de ses ressources dans des conditions lucratives, tout cela varie suivant les individus qui subissent la perte ou recueillent les bénéfices. Prenez l'histoire de ces messieurs depuis le commencement, et vous constaterez que partout où les intérêts du Canadien du Pacifique sont venus en conflit avec ceux du Dominion, ces honorables députés se sont toujours empressés de prendre la défense de cette grande compagnie. Il n'en est qu'un parmi eux qui ait jamais manifesté quelque esprit d'indépendance et dit un mot à l'encontre du Canadien du Pacifique et favorable aux intérêts canadiens ; cet homme, c'est l'ancien député de Toronto, rédacteur d'un grand journal, M. John Ross Robertson. Quand on réfléchit à tout cela, quand on se rappelle les injures que ces messieurs nous ont jetées à la figure pour avoir annulé ce contrat, quand on les voit tellement disposés à laisser le gouvernement faire l'acquisition de la section non lucrative du chemin de fer du Pacifique au point où il contourne

la rive nord du lac Supérieur (ce qui permettrait à cette compagnie de s'en débarrasser aux dépens de ce public canadien aussi généreux et confiant qu'exploité). va-t-on dire que ces messieurs ne sont pas mus par quelque influence secrète toute puissante ? Doit-on s'étonner de ce que l'honorable chef de l'opposition, en présence d'un record aussi remarquable, se croie tenu de s'excuser en disant que le plan qu'il soumet ne lui a été inspiré ni par l'honorable député de Toronto-ouest ni par le Canadien du Pacifique ?

Je n'imagine pas que les directeurs de cette compagnie aient personnellement suggéré l'idée à l'honorable député. Il y a plus d'une manière de s'y prendre pour atteindre un but déterminé ; mais est-il quelqu'un qui croie que ce projet, mis de l'avant par l'opposition, ait eu d'autre source que le Canadien du Pacifique ? Est-il quelqu'un, homme, femme ou enfant, qui ne soit persuadé que le Canadien du Pacifique était au fond de toute l'affaire, et que l'honorable député de Toronto-ouest avait chargé les canons, bien que d'assez médiocres munitions, prêt à tirer en faveur d'une entreprise destinée à remplir les coffres-forts de sa compagnie et à dépouiller le peuple canadien ? M. l'Orateur, cette conclusion s'impose. Mais si nous devions admettre que ce projet ne fut jamais inspiré par le Canadien du Pacifique au chef de l'opposition, on pourrait bien se demander s'il fut jamais homme ainsi dominé par cette immense compagnie, au point de faire toutes ses volontés et de lui retirer les marrons du feu sans en avoir été prié.

Mon honorable ami est libre de choisir entre ces deux alternatives. Il y a quelques instants, j'ai affirmé que sir John Macdonald était hostile à l'idée de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat ; si la Chambre veut me le permettre, je m'en vais en fournir la preuve convaincante. Sir John Macdonald eut beaucoup à faire avec l'établissement de l'Intercolonial et dut se tenir renseigné quant à son administration à la fois par la commission qu'il avait nommée et directement par le gouvernement. Il justifiait sa construction par le gouvernement en alléguant, surtout, la hâte avec laquelle il fallait le construire afin de pouvoir obtenir la garantie des obligations par le gouvernement impérial, qui n'avait été promise que pour une certaine période. A la lecture de ses discours, toutefois, on s'aperçoit qu'il se lassa des protestations continuelles de la presse et du parlement au sujet de fraudes et de déficits, d'entrepreneurs en déconfiture et d'entrepreneurs et d'employés qui s'étaient enrichis avec une rapidité suspecte. Il s'irrita de tout cela, car il lui fallait se défendre contre ces accusations devant le parlement ; et après quelque temps, nous le trouvons désireux de remettre à une compagnie l'exploitation du réseau (Débats, 12 avril 1870). " La construction du chemin ", dit-il " est une affaire ; son exploitation en est une autre ; une fois le chemin construit, le gouvernement pourrait le louer soit au Grand Tronc ou à la compagnie dont a parlé l'honorable député (M. Connell, de Carleton, N.-B.) " ; et il reconnut encore que " si le chemin de fer était exploité par le gouvernement, on aurait l'inconvénient de la nomination d'amis politiques à des positions pour lesquelles ils n'avaient pas les aptitudes nécessaires." Plus tard, lorsque le projet du Canadien du Pacifique fut sur le tapis, l'expérience de l'Intercolonial l'engagea à se prononcer catégoriquement à la fois contre la construction et contre l'exploitation du chemin de fer par l'Etat. (Débats, 17 janvier 1881) :

> Le gouvernement avait le droit de faire tous ses efforts pour se libérer lui-même et libérer le pays de l'obligation de construire la ligne du Canadien du Pacifique, et de l'obligation encore plus lourde de l'exploiter. Les mêmes faits se sont produits au sujet de l'Intercolonial et se produisent dans toute entreprise publique. Il est virtuellement impossible pour le gouvernement d'exploiter avec avantage un chemin de fer. Les hommes que nous employons sur la ligne, à commencer par les portefaix, deviennent des employés publics. Si quelqu'un est nommé pour une raison quelconque, on dit que c'est un protégé politique. S'il est destitué, on prétend que c'est en raison de ses opinions politiques. Si une vache est tuée sur la voie, le député qui compte sur le vote du propriétaire fait une motion à ce sujet. La responsabilité, les frais, les tracas et les ennuis réservés au gouvernement qui exploite un chemin de fer sont tels que, pour ces causes seules, nous avons cru devoir dégager notre responsabilité.

Sir John Macdonald fut un grand homme d'Etat, un homme dont le pays, sans distinction de parti politique, peut être fier à juste titre.

Ces honorables députés de la gauche témoignent du profond respect qu'ils lui gardent, en prononçant chaque année des discours, à l'anniversaire de sa mort, aux pieds du monument qu'on lui a érigé, et en couvrant sa tombe de fleurs. Je viens donc rappeler à ces honorables gentlemen les déclarations mêmes prononcées par leur propre leader en 1881. Si les raisons qu'il invoquait alors, pour demander la construction du Pacifique Canadien, étaient excellentes, je ne vois pas pourquoi il n'en serait pas de même aujourd'hui. Quand l'honorable leader de l'opposition voudra nous citer une autorité, qu'il nous en cite donc une qui soit comme celle-ci à la fois respectée parmi les siens, et d'un grand poids aux yeux de tous les membres de la droite.

M. l'Orateur, j'ai déjà retenu assez longtemps l'attention de la Chambre. Inutile de vous dire que j'ai l'intention de voter en faveur du projet qui nous est soumis, car je suis persuadé que ce projet est ce qui peut le mieux promouvoir les intérêts de ce Dominion. Et ce sera aussi de grand cœur que je voterai contre l'amendement de l'opposition, qui ne pourrait avoir qu'un

effet, celui de livrer plus que jamais pieds et poings liés nos cultivateurs de l'Ouest, ainsi que nos manufacturiers de l'est et les arboriculteurs de ma propre circonscription aux mains du Pacifique Canadien. Les intérêts de mes électeurs sont les intérêts de tout le Canada, car aujourd'hui les taux de transport élevés qu'exige le Pacifique Canadien ont eu cet effet que les fruits des Etats-Unis partent de l'autre rive de la rivière Détroit à destination du Nord-Ouest, supplantant ainsi nos propres fruits du Canada, pourtant si supérieurs à ces fruits de l'étranger, et qui ont coûté du temps, de la peine et de l'argent à nos propres concitoyens.

M. E. GUSS. PORTER (Hastings-ouest) : Si je ne craignais pas, M. l'Orateur, de rougir de honte ou de soulever le dégoût de cette Chambre, je serais enclin à féliciter l'honorable député d'Essex-sud (M. Cowan) pour la façon habile avec laquelle il a su ressasser et remettre à neuf quelques-uns de ses vieux discours de hustings. Ce que nous devons admirer, ici, chez lui, c'est non seulement une habileté réelle dans l'art si difficile de faire servir du vieux neuf, mais c'est aussi le bonheur qu'il ressent à écouter ses propres paroles, ainsi que l'air de profonde satisfaction avec lequel il pontifie pour chercher à faire valoir les bons côtés du projet du gouvernement. Mais j'ai remarqué, depuis le peu de temps que j'ai l'honneur de faire partie de cette Chambre, que c'est toujours avec la même assurance et avec le même timbre musical de voix que l'honorable gentleman nous présente toutes ses causes, que ces causes soient bonnes ou mauvaises. Tout cela n'est guère propre à nous inspirer confiance dans les idées exprimées par l'honorable député. Tous ceux qui l'ont écouté, durant les deux heures et quelques minutes qu'il a employées pour son discours, n'ont pu faire autrement que remarquer qu'il avait traité de sujets entièrement étrangers à la question en discussion. Il a pris grand soin de nous signaler avec force détails ce qu'il prétendait être les errements du parti conservateur au sujet du projet du Pacifique Canadien, mais on remarquera qu'il s'est donné bien garde de défendre en quoi que ce soit le projet du gouvernement. Il nous a parlé au long des excellentes qualités de nos voisins les Américains ; il nous a parlé des grands chemins de fer transcontinentaux qui avaient été construits là-bas, et il a fait valoir les avantages que les Etats-Unis avaient retiré de ces entreprises. Mais il s'est bien donné garde de nous parler du projet de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique dont la Chambre est en ce moment saisie. Il n'a guère été aussi heureux, me semble-t-il, dans ses remarques au sujet de l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler), car il a parlé de ce député en des termes qui ne lui font pas honneur. Mais, tout en se montrant aussi peu aimable vis-

à-vis d'un de ses collègues, il a cependant trouvé bon de faire l'éloge des officiers de la Compagnie du Grand Tronc. Pour toutes ses raisons, et si l'on considère la façon dont il s'en est pris pour discuter cette question, je dois refuser de le suivre dans la voie qu'il a choisie et je suis sûr qu'il n'est pas un honorable député de la gauche qui ne m'approuve ici pleinement dans cette décision.

On a déjà dit que c'est dans la vie réelle, et non pas dans le roman que se passent les choses les plus étranges. Il suffirait ici, à la rigueur, pour en avoir la preuve, de lire le contrat et le nouvel arrangement intervenus entre ce gouvernement et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Quelqu'un qui aurait lu tout cela pour la première fois dans un livre n'aurait pu faire autrement que de croire qu'il se trouvait en présence de quelque production due, par exemple, au génie inventif d'un Edward Bellamy, et formant comme une suite naturelle à son fameux roman " Looking Backward ", ou bien il aurait pu confondre tout cela avec le célèbre conte d'enfants où Rudyard Kippling nous raconte comment l'éléphant s'est procuré sa trompe. En effet, M. l'Orateur, je crois qu'il faudrait la vive imagination déployée par le premier, ou la sublime innocence dont témoigne le second, pour nous faire croire que ce qu'on lit en ce contrat du Grand-Tronc-Pacifique a pu réellement se passer. Il est possible que les membres de cette Chambre ne connaissent pas ce conte de Rudyard Kippling dont je viens de parler, car cette histoire a été écrite pour les enfants; mais selon moi, nous avons là un exemple très typique de ce qui s'est passé entre le Grand-Tronc-Pacifique et le gouvernement. Kippling nous raconte qu'autrefois l'éléphant n'avait qu'une sorte de nez tout au plus gros comme une botte. Mais ce pachyderme était par contre rempli d'une insatiable curiosité. Il posait des questions à tout propos et il venait à bout de connaître bien des choses. Un jour, il eut l'idée d'aller s'assurer de ce qu'un certain crocodile pouvait bien avoir à manger. Il entra donc dans le marais où se trouvait le crocodile, et il fut reçu de façon fort courtoise. A force de sourires et d'invites, le crocodile décida l'éléphant à approcher tout près de lui ; il n'eut rien de plus pressé que de lui saisir le nez entre les mâchoires, et ce fut alors que le bal commença. Le crocodile tirait d'un côté et l'éléphant de l'autre, et ce fut seulement quand le crocodile lui eut allongé le nez d'au moins cinq ou six pieds que l'éléphant réussit à lui faire lâcher prise. Cet éléphant crut d'abord que son nez, se trouvant ainsi si subitement allongé, lui serait une gêne horrible pour tout le reste de sa vie. Mais, à sa vive surprise, il ne tarda pas au contraire à s'apercevoir qu'il avait là à son service un appendice des plus utiles, car, il constata qu'il pouvait aller cueillir des bananes dans les arbres mêmes, au lieu d'at-

tendre que ces fruits fussent tombés à terre comme auparavant. Quand il voulait brouter de l'herbe, tout ce qu'il avait à faire c'était de promener sa trompe à la surface du sol, au lieu de ployer le genoux comme autrefois. Bien plus, il ne tarda pas à s'apercevoir que son nouvel appendice nasal lui faisait une arme formidable, à tel point même qu'il devint en peu de temps la terreur de tout le pays d'alentour.

Je crois, M. l'Orateur, que cet apologue peut nous servir à établir un parallèle entre le Grand-Tronc-Pacifique et ce gouvernement. A l'origine, le Grand-Tronc-Pacifique ne voulait pas pousser plus loin que North-Bay. Mais, rendu à North-Bay, il fit des ouvertures au gouvernement afin d'en arriver à savoir s'il n'y aurait pas autre chose à glaner. Le Grand-Tronc-Pacifique, ainsi que l'éléphant s'approchant du crocodile, fut reçu avec la plus grande courtoisie, et cela l'encouragea à s'approcher encore plus près, jusqu'au moment où le gouvernement, jugeant l'occasion favorable, lui saisit le nez avec ses fortes mâchoires, et alors on en vit de belles. Tout d'abord, le Grand-Tronc-Pacifique crut en être quitte en se voyant forcé de pousser jusqu'à Québec, mais le gouvernement ne lâcha prise que quand il eut allongé le nez de sa pauvre victime jusqu'à Moncton. Il est certain, M. l'Orateur, qu'alors le Grand-Tronc-Pacifique était loin d'être d'humeur accommodante. On jugeait que le gouvernement avait réellement poussé les choses trop loin, et qu'on s'était mis là sur les bras un gros embarras. Puis un beau jour, comme pour l'éléphant de Kipling, les avantages commencèrent à se dessiner. Le nouvel arrangement intervenu avec le gouvernement permettait de cueillir çà et là de gros profits le long de la nouvelle route, sans compter qu'on était libre de se dégager des obligations et responsabilités qui sans cela leur eussent été imposées. Enfin, le Grand-Tronc-Pacifique ne tarda pas à s'apercevoir que ce qu'il avait cru être un embarras lui constituait au contraire un excellent moyen de défense, et cela lui servit à devenir en peu de temps la terreur, non seulement de ce gouvernement, mais de tout le pays où il est à la veille d'obtenir accès.

L'année dernière, alors que nous étions à discuter le bill du Grand-Tronc-Pacifique, j'ai saisi cette occasion, M. l'Orateur, pour dire ce que je pensais de cette mesure en général, et pour indiquer quelques-unes des raisons qui me portaient à m'élever contre ce projet. Je n'y serais certainement pas revenu si le gouvernement n'avait pas jugé à propos, pendant les vacances, de modifier et changer les conditions du contrat original qui nous avait été soumis. Maintenant, mes électeurs, ou tous ceux qui s'intéressent à ma conduite parlementaire, pourraient peut-être supposer, si je gardais le silence, que ces changements ont modifié ma propre manière de voir, et que je suis revenu converti à la politique suivie en ces matières par le gouvernement. Je dois vous rappeler, M. l'Orateur, que je m'étais déclaré favorable à la proposition émise par le Grand-Tronc-Pacifique de construire une ligne jusqu'à l'Ouest à partir de North-Bay, et que je suis toujours en faveur de cette même construction, pourvu qu'on l'entoure de garanties et restrictions nécessaires. Je crois que cette première proposition était non seulement avantageuse à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, mais que cela nous offrait aussi la solution depuis si longtemps cherchée de la question des transports, si vitale pour tout l'Ouest. Mais, M. l'Orateur, autant j'ai accueilli avec enthousiasme cette première proposition, autant j'ai dû m'élever contre la construction de cette section de l'Est, ainsi subitement apparue après coup, car, après avoir donné à cette question toute l'attention nécessaire, j'ai dû en venir à la conclusion que ce nouveau projet n'était avantageux ni pour le Grand-Tronc-Pacifique ni pour le pays en général. Je ne tardai pas, non plus, à me convaincre que tous les intérêts du pays allaient en souffrir, et que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux avait parfaitement raison quand il disait que tout cela était pur gaspillage des fonds publics.

Je ne suis pas arrivé à cette conclusion, de parti pris. Je ne me suis nullement laissé influencer, on peut m'en croire, par l'attente où l'on devait être que, comme membre de l'opposition, je m'opposerais à une mesure présentée par le gouvernement. Je ne me suis décidé qu'après avoir mûrement réfléchi, et après avoir donné à ce sujet la plus sérieuse considération. Tout le temps que ce projet a été discuté, à la dernière session, j'ai écouté attentivement tout ce que ces honorables gentlemen de la droite ont invoqué pour défendre cette résolution. J'ai aussi soigneusement pesé le pour et le contre de la partie adverse, et j'ai étudié avec la plus grande attention l'amendement du leader de l'opposition. Puis, j'en arrivai à la conclusion que j'ai exprimée l'année dernière, et que je viens réitérer cette année. Pendant les vacances, j'ai profité des occasions que m'offraient mes voyages fréquents, et des relations que j'engageais avec toutes les classes de la population, pour mettre pour ainsi dire la main sur le pouls du pays et m'assurer de ce qu'on pensait réellement de tout cela. Eh bien, M. l'Orateur, je suis sorti de cette enquête plus convaincu que jamais qu'en dehors du cercle des entrepreneurs, des politiciens, et des parisites qui voient là une superbe occasion de s'enrichir aux dépens du pays, l'opinion publique se montre décidément contraire à ce projet.

Mais, M. l'Orateur, toutes les raisons invoquées l'année dernière par la gauche de cette Chambre pour décider le gouvernement à modifier son contrat en un sens plus favorable aux intérêts du pays, restèrent, on se rappelle, sans nul effet. Cependant, et si défavorable qu'était cet ancien contrat, nous

avons encore pis aujourd'hui. En effet, que voyons-nous ? Le gouvernement en est-il arrivé à récipiscence, et s'est-il enfin rendu aux instances de la gauche de cette Chambre en présentant un nouveau contrat faisant disparaître les imperfections dont on s'est plaint l'année dernière, et contenant des clauces plus favorables aux véritables intérêts du pays ? Voyons-nous qu'il y ait là vraiment quoi que ce soit que l'on puisse recommander à la sérieuse considération de nos électeurs ? Loin de là, et le gouvernement vient de se charger d'une bien terrible responsabilité, en nous présentant ce nouveau programme. Et Dieu sait, pourtant, si l'ancien contrat laissait à désirer, et si toute la presse indépendante a eu raison de jeter les hauts cris quand on voyait, l'année dernière, ainsi que l'a fait remarquer l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, le gouvernement se lancer dans des dépenses inutiles et extravagantes, au grand détriment de notre propre chemin de fer d'Etat, c'est-à-dire l'Intercolonial, et charger ce pays d'obligations qui vont nous être un lourd fardeau en dépit de la prospérité que nous promet l'avenir ; quand on voyait, aussi, tous les dommages qui allaient en résulter pour notre superbe réseau de voies d'eau, qui nous ont déjà coûté tant d'argent, et qui ne demandent plus qu'un dernier effort de la part du gouvernement pour les mettre en état de pouvoir résoudre l'importante question des transports.

En quoi consiste le programme qui nous est présenté aujourd'hui ? Au lieu de s'efforcer de favoriser les intérêts du Canada, et comme si ce n'était pas déjà assez du tort qu'il nous fait, le gouvernement nous demande en réalité aujourd'hui de sanctionner un nouveau contrat accordant plus d'avantages que jamais à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, en éliminant les quelques rares sauvegardes que contenait l'ancien contrat, et en imposant au Canada de nouvelles obligations qui sont, j'irai jusqu'à dire, une véritable honte. Si le Canada avait le droit de trouver à redire au premier contrat—et je soutiens qu'il était parfaitement fondé d'être mécontent—que devrait donc être aujourd'hui son ressentiment, quand il voit tous les efforts qu'on met en œuvre pour attenter à ses droits les plus sacrés ? La meilleure preuve que nous puissions offrir que ce contrat est essentiellement déshonnête et vicieux, c'est qu'il y est fait mention d'une section de l'Est. Qui a donc jamais demandé qu'on construise cette section, et où en est vraiment la nécessité ? Où voit-on qu'il puisse y avoir là matière à retirer des avantages ou des bénéfices ?

A venir jusqu'à présent, tous les arguments invoqués en faveur de cette construction sont plutôt d'ordre problématique, alors que les probabilités militent contre le projet. Qu'est-ce que le Grand-Tronc-Pacifique peut bien avoir à faire avec cette section de l'est? Est-ce lui qui en fait les frais ? Non pas, c'est le gouvernement. Est-ce cette compagnie qui doit voir aux travaux de construction ? Non pas, le gouvernement s'en chargera. Est-ce à cette compagnie qu'on en confiera l'exploitation ? Cela est facultatif. Est-ce cette compagnie qui paiera l'intérêt sur le coût de cette section ? Est-ce cette compagnie qui paiera l'intérêt sur le coût de cette section ? Oui, sans doute, mais seulement si l'exploitation de cette section lui est confiée, et encore seulement au bout de dix ans et advenant seulement le cas où les revenus de cette partie du chemin permettraient de payer cet intérêt. Ce gouvernement, M. l'Orateur, parle de dépenser quelque chose comme $70,000,000 de notre argent pour construire cette section de l'est, et en faire en quelque sorte cadeau au Grand-Tronc-Pacifique pour que cette compagnie en retire tout ce qu'elle pourra. Si, comme on l'affirme, ce chemin doit être une source de revenus, pourquoi le gouvernement ne le construit-il pas et ne l'exploite-t-il pas lui-même, pour le plus grand avantage du pays, tant sous le rapport des profits que sous le rapport de taux raisonnables de transport. Le Canada a le droit d'exiger cela, mais on va même ici jusqu'à refuser au pays l'exercice de ses droits les plus élémentaires. On nous dit : " Vous seriez bien naïfs de croire que les profits à retirer du chemin vous appartiennent, et c'est déjà un grand honneur que nous vous faisons en vous permettant de construire ce chemin, et d'en payer de votre bourse les frais de construction ; nous préférons faire cadeau de ces quelque $70,000,000 à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique plutôt que d'en faire profiter le peuple de ce pays." Je m'exprime peut-être ici en des termes assez vifs, mais ce n'en est pas moins là, en réalité, le sens de tout ce qui se passe. On nous dit encore : " Vous auriez vraiment mauvaise grâce de ne pas maintenir au pouvoir un gouvernement qui vous a traité avec tant de désintéressement et de générosité." En certaines circonstances, il est juste, il est charitable, de donner à un blessé le coup de grâce, plutôt que de le voir passer par une agonie inutile, en proie à d'horribles souffrances ; mais cette règle ne saurait s'appliquer à ce pays, si graves que soient les blessures que ce contrat du Grand Tronc nous a déjà causées. Il lui faut coûte que coûte continuer à vivre, et même à prospérer, en dépit des injustices dont on l'abreuve, et ce serait preque à croire que le gouvernement lui laisse la vie sauve afin de pouvoir le dépouiller davantage et lui faire vider le calice des humiliations.

D'un autre côté, si cette section de l'est ne doit nous être d'aucun profit, s'il n'y a pas là un seul sou à faire, et si par conséquent le gouvernement, en donnant ce chemin à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, ne lui donne pour ainsi dire qu'une concession dans la lune, alors comment va-t-on s'y prendre pour justifier les énormes dépenses auxquelles tout cela va nous entraî-

ner ? S'il n'y a là absolument rien à faire, le gouvernement s'attend-il vraiment à ce que ce pays s'imagine que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique va entreprendre de se charger de l'exploitation de cette même section de l'est, tout simplement pour le plaisir de la chose ? Ou bien, encore le gouvernement s'attend-il à ce que ce pays s'imagine que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, afin de retirer quelque chose de cette section de l'est, va entreprendre de causer un tort irréparable à ses propres lignes de chemin de fer qui lui ont déjà coûté tant de millions, en dirigeant le trafic vers un nouveau chemin où elle ne possède pas un seul dollar d'intérêt, où même elle ne possède aucun intérêt quelconque, à moins que ce ne soit l'intérêt dont a parlé l'honorable ministre de la Justice quand il disait qu'il se reposait entièrement sur le patriotisme du Grand Tronc et de nos populations de l'ouest pour fournir du trafic à ce chemin du Grand-Tronc-Pacifique.

M. l'Orateur, ce n'est certainement pas trop s'avancer que de prétendre que le patriotisme du Grand-Tronc-Pacifique se mesurera toujours mieux d'après le nombre de dollars affluant dans ses caisses, et si quelqu'un d'entre nous croit vraiment au désintéressement pur et simple de cette compagnie et s'imagine que le Grand-Tronc-Pacifique va jouer au don Quichotte, il fera bien de cesser au plus tôt de se leurrer de ces espoirs chimériques, car, aussi vrai que le soleil nous éclaire, tous les beaux rêves crouleront comme autant de chateaux de cartes. Prétendrait-on, d'un autre côté, que ce contrat autorise le gouvernement à forcer le Grand-Tronc-Pacifique à exploiter cette partie du chemin au pis aller, c'est-à-dire à perte ou à profit ? En d'autres termes, si la compagnie y perdait de l'argent, le gouvernement irait-il jusqu'à mettre en faillite le Grand Tronc, qui a déjà tant fait pour développer les ressources du pays ? Le ministre de la Justice nous parle du patriotisme du Grand-Tronc-Pacifique et de nos populations de l'Ouest. Peut-on vraiment se bercer d'un tel espoir, après qu'on aura pris soin de baillonner de la sorte la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ? Le gouvernement ira-t-il alors, en se prévalant des pouvoirs qu'il détient, jusqu'à resserrer encore davantage son étreinte sur le Grand-Tronc-Pacifique, afin de faire évanouir la dernière lueur de patriotisme qui pourrait encore subsister ? Je crois pouvoir dire que le gouvernement ne se résoudra jamais à prendre ces mesures extrémistes, et d'autre part la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ne poussera jamais l'imbécillité jusqu'à signer un semblable contrat. La preuve en est que, dans le nouveau contrat qui nous est soumis, les quelques rares restrictions qui eussent pu, l'année dernière, permettre au gouvernement d'exercer son autorité et de forcer la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à remplir ses obligations, sont aujourd'hui disparues, et en leur lieu et place nous voyons que c'est le gouvernement qui assume de nouvelles responsabilités, sans que la compagnie ait à sa charge de nouvelles obligations. Bien plus, le gouvernement n'est pas seulement dépossédé de tous pouvoirs, mais les rôles sont intervertis et c'est aujourd'hui la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique qui, par ce nouveau contrat, peut prendre le gouvernement à la gorge, et a même le droit, en vertu de la clause du contrat qui empêche la forclusion, de forcer le gouvernement à protéger son entreprise. Cela étant, ne saute-t-il pas vraiment aux yeux que cette section de l'Est ne se rattache en rien à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ? Il n'y a là ni communauté d'intérêts, de biens ou de profits. Pourquoi alors accoler à ce chemin de fer le nom du Grand-Tronc-Pacifique ? Pourquoi ne pas lui donner au moins un nom indiquant que c'est le Canada même qui l'a construit, qui le possède et qui l'exploite pour le plus grand bien du pays ? Faisons donc cesser toute ambiguïté et si vraiment ce chemin de fer doit être une source de revenus, ainsi que se plaisent à l'assurer ces honorables gentlemen de la droite, voyez donc au moins, en toute loyauté, à ce que le Canada retire le bénéfice qui pourrait découler d'un nom bien canadien. Mais non, le gouvernement nous refuse jusqu'à cette consolation, qui nous serait pourtant si avantageuse. Le gouvernement apporte même à tout ce qu'il fait une certaine méthode, ce qui rend tout ce projet encore plus odieux. Si le gouvernement avait osé détacher franchement la section de l'Est de la section où l'on s'attend de trouver des revenus considérables, ainsi que le voulait tout d'abord le Grand Tronc, ou faire à cette section l'honneur de lui donner un nom canadien, il aurait prononcé par là même sa propre condamnation. En effet, rien alors n'aurait pu recommander ce chemin de fer auprès du public, car partant de nulle part pour aboutir nulle part ce n'eût été en somme qu'un chemin de fer fantôme.

Ce chemin de fer doit traverser une région pour ainsi dire entièrement inconnue, s'il faut s'en rapporter aux renseignements que la gauche de cette Chambre a pu jusqu'ici obtenir, ou qui peuvent découler des discours de ces honorables membres de la droite. Cette région n'a pas encore été explorée, et on ne sait guère à quoi s'en tenir au sujet des ressources minières, agricoles et forestières qu'elle peut offrir. La concurrence directe où se trouve ce chemin de fer vis-à-vis de l'Intercolonial, au grand détriment de ce dernier, et les énormes dépenses auxquelles cette construction va nous entraîner inutilement seraient des considérations suffisantes pour qu'on s'élève contre ce projet, et il est bien évident que le seul objet que le gouvernement peut ici avoir en vue c'est de chercher à satisfaire l'appétit insatiable des entrepreneurs et des politiciens, et par là même prendre toutes les mesures nécessaires pour se maintenir au

pouvoir contre le gré des électeurs de ce pays. En attachant cette section de l'est à la ligne proposée à l'origine par le Grand Tronc et en lui donnant le nom de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, le gouvernement se trouve atteindre le but qu'il se propose, et qui est de détourner l'attention du public, de telle sorte que, quand surviendra la catastrophe, le Grand-Tronc-Pacifique puisse servir de bouc émissaire aux péchés du gouvernement.

Il me paraît aussi, M. l'Orateur, que le gouvernement prend encore d'autres moyens de dissimuler toutes traces de ses fautes en adoptant une ligne de conduite absolument contraire aux principes du parti libéral, c'est-à-dire en construisant cette section de l'est sous la direction de commissaires au lieu de la direction d'un ministre de la Couronne, à la fois responsable au peuple et à ce parlement. Quelles que soient les irrégularités ou les erreurs qui pourraient se produire, le gouvernement n'aurait plus alors qu'à désigner les commissaires comme les seuls coupables, et à décliner toute responsabilité. Déjà, le gouvernement a laissé percer le machiavélisme qui l'inspirait en offrant au premier ministre de la province de Québec la présidence de cette commission.

Ce premier ministre de la province de Québec ne possède, dit-on, aucune aptitude bien spéciale pour une charge comme celle-là. Mais, d'un autre côté, il a bien toutes les qualités nécessaires d'un bon politicien libéral, rompu à toutes les roueries du métier. Cet honorable gentleman ayant jugé à propos de décliner l'honneur qu'on lui faisait, je conseillerais au gouvernement, étant donné que l'étoile du parti libéral baisse étrangement depuis quelque temps à Toronto, qu'il ne laisse pas passer la jolie occasion que lui offre toute cette affaire du Grand-Tronc-Pacifique sans caser le premier ministre d'Ontario dans quelque grasse sinécure. Du reste, l'intérêt bien connu que porte cet honorable gentleman à la cause de la tempérance, et les excellentes relations où il est avec tout ce que Toronto compte de plus puritains lui donnent amplement droit à cette marque de faveur de la part du gouvernement libéral.

Quand le premier contrat avec le Grand-Tronc-Pacifique nous a été soumis l'année dernière, le premier ministre nous a exposé, avec toute l'éloquence qu'on lui connaît, qu'il y avait péril en la demeure et qu'il fallait se hâter de prendre une résolution. Le temps était précieux, nous disait-on, et tout délai serait presque criminel. On a agité devant nos yeux l'épouvantail de la révocation du privilège de transit, et il était nécessaire, nous disait-on, pour détourner cette calamité, d'adopter au plus vite le projet du gouvernement. De plus, nous faisait-on remarquer, la congestion du trafic était telle dans l'Ouest, que nous étions à tout instant menacés de voir ce trafic se diriger ailleurs. Il n'était pas de sarcasmes qu'on ne lançait alors contre l'opposition, parce que nous avions le courage de soumettre les amendements qui nous paraissaient être les plus propres à sauvegarder les intérêts du pays. Le gouvernement nous répliqua que le contrat était absolument parfait, et il repoussa sans plus de cérémonie tous les amendements que nous offrîmes. On nous répondit qu'il était impossible d'effectuer aucun changement, et que le contrat était obligatoire entre le gouvernement et le pays. Il n'était pas un seul membre de la gauche qui ne se fût alors opposé à ce projet en toute sincérité, c'est-à-dire avec la conviction qu'il agissait dans les intérêts du pays. Le gouvernement ne jugea pas même à propos d'adopter un seul de ces amendements ou de proposer quelque chose de nouveau. Alors qu'il aurait dû se faire l'avocat du pays, par devers la Compagnie du Grand Tronc, il se faisait plutôt l'avocat du Grand Tronc par devers le pays. D'après le premier contrat, le Grand-Tronc-Pacifique s'était engagé à déposer $5,000,000 en argent au crédit du gouvernement, et nous avions devant nous la perspective d'énormes dépenses, sans exemple jusqu'ici dans le pays. Nous étions à la veille de voir s'effectuer le dépôt de $5,000,000, et déjà les bons amis du gouvernement tendaient la main à la pâture, quand on crut s'apercevoir que le gouvernement changeait d'idée peu à peu. A de certains signes, les élections s'annonçaient comme imminentes. Quand la section de l'est, de Winnipeg à Québec, fut ajoutée au projet, ces rumeurs d'élection s'accentuèrent, et quand on en vint à parler de la section de Québec à Moncton tout cela était devenu presque une certitude. Le mot d'ordre fut passé aux amis du gouvernement, des réunions eurent lieu par tout le pays, les candidats se tinrent prêts à entrer en campagne, et des brochures électorales de toute sorte furent répandues à profusion, bien qu'on eût déjà blâmé autrefois le parti libéral-conservateur d'avoir employé les mêmes moyens d'action. Les $5,000,000 allaient être versés, et tout allait pour le mieux dans le meilleur des mondes, quand soudain le bruit se répandit que le Grand-Tronc-Pacifique se faisait tirer l'oreille pour le dépôt, et même que les actionnaires du Grand Tronc refusaient de sanctionner le contrat intervenu avec le gouvernement. C'était la culbute du pot au lait de Perrette. Que faire dans ces circonstances ? Le Grand-Tronc-Pacifique tenait ce gouvernement à la gorge, et d'un autre côté le gouvernement avait déjà dépensé plusieurs milliers de dollars de notre argent à essayer de nous imposer cette mesure.

Il était allé jusqu'à dire qu'il ne pouvait pas attendre. Il avait en réalité, fermé la porte à toute concurrence contre le Grand-Tronc-Pacifique, en construisant ce chemin qu'il affirmait être une nécessité. Il avait

assumé des obligations pour le pont de Québec, en réponse aux vives instances de ses amis, obligations qui ne pouvaient être justifiées que si l'on donnait suite à ce projet. L'ex-ministre des Chemins de fer (M. Blair) venait de donner sa démission, et chacun se rappelle encore les outrages dont on l'abreuva à cette occasion. Et cependant M. Blair avait deviné juste, puisque la suite des événements prouva que le projet n'était pas né viable. On s'était préparé pour des élections générales en présentant un bill pour le remaniement de la carte électorale, en même temps que le contrat du Grand-Tronc-Pacifique. Certes, oui, le gouvernement se trouvait alors en fort mauvaise posture. Que pouvait-il faire ? Est-il donc si étonnant, étant donné les circonstances où l'on se trouvait, que sir Charles Rivers-Wilson ait dit aux actionnaires du Grand Tronc, dans une assemblée générale tenue à Londres : " Nous nous attendions qu'on donnerait suite à ce projet, sans engager en rien le crédit des actionnaires de la société du Grand Tronc." Sir Charles Rivers-Wilson a aussi parlé de la violente opposition faite au projet par la gauche de cette Chambre, ce qui a été cause que tous les beaux rêves du Grand-Tronc-Pacifique sont tombés à néant, et il a laissé entrevoir que le nouveau contrat intervenu entre le gouvernement et la compagnie pourrait peut-être sauver la situation.

De son côté, lord Webb s'est vanté d'avoir pu forcer le gouvernement canadien à s'associer avec la compagnie. Il n'y a pas lieu de s'étonner que ces messieurs se soient ainsi exprimés. On devrait plutôt être surpris qu'ils n'aient pas été plus loin. C'est là un langage très modéré, si l'on songe à ce qui s'est passé, mais on remarquera que les actionnaires du Grand Tronc, et cela n'est guère à la louange du gouvernement, se sont montrés à la hauteur des circonstances, et qu'ils sont fermement décidés à ne pas se laisser rouler une seconde fois. L'année dernière, ils avaient toute raison d'espérer qu'aussitôt que le vote du projet par la Chambre, la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique verserait le caution de $5,000,000 demandé, et qu'alors les travaux commenceraient. Mais le gouvernement s'aperçut que le Grand-Tronc-Pacifique n'avait pas plus le respect de sa parole que lui-même ne l'avait eu vis-à-vis des électeurs de ce pays en foulant aux pieds plusieurs des promesses qu'il lui avait faites. Mais, M. l'Orateur, avant de nous présenter un nouveau contrat, le gouvernement a aussi pris grand soin de voir à ce qu'on ne se jouât pas de lui une seconde fois. Il s'assura que les $5,000,000 étaient bien dûment déposés en banque à son crédit, et que le nouveau contrat, qu'on nous demande de confirmer, avait été ratifié par les actionnaires du Grand Tronc. Ainsi, le gouvernement se trouve dans une tout autre situation que l'année dernière, car sitôt qu'il aura forcé le parlement à en passer par ce qu'il veut, il se trouvera pour ainsi dire en mesure d'exiger l'exécution des engagements pris.

Le gouvernement a bien voulu nous dire pour quelle raison il avait convoqué le parlement si tard, c'est-à-dire parce qu'il s'était résolu à modifier le contrat intervenu avec le Grand-Tronc-Pacifique, mais il ne nous a pas dit pourquoi il s'était désisté de son intention d'avoir les élections générales l'automne dernier. Je ne crois pas, cependant, que cela soit fort difficile à deviner. Les $5,000,000 que le Grand-Tronc-Pacifique devait déposer se faisait attendre, et comme, d'un autre côté, il ne fallait pas songer encore de sitôt à mettre les travaux à l'entreprise, on jugea qu'il y avait là trop d'aléas pour courir les risques d'élections, et l'on préféra avoir une autre session et remettre la partie à plus tard.

Considérons pour un instant ce contrat modifié, ou contrat supplémentaire, comme on se plaît à l'appeler, et voyons quels sont les points qui, selon moi, démontrent jusqu'à l'évidence que ce gouvernement n'agit pas honnêtement ou loyalement vis-à-vis du pays. J'attirerai, par exemple, votre attention, sur la clause 2. Par cette clause 2, il est stipulé, nonobstant ce qui apparaît aux paragraphes 20 et 29 dudit contrat, que la compagnie aura le droit de reprendre son dépôt quand elle aura parachevé la construction de ladite division de l'Ouest, aux termes dudit contrat, tel que par les présentes amendé, et qu'elle aura fourni du matériel roulant jusqu'à concurrence de $15,000,000, si la division de l'Est n'a pas été construite et parachevée par l'Etat.

Ce que je désire faire remarquer dans ce contrat, c'est ceci. Pourquoi a-t-on ajouté ces mots :

Si la division de l'est n'a pas été construite et parachevée par l'Etat.

Si l'intention du gouvernement était, comme cela a toujours dû être, de remettre le cautionnement dès que le Grand-Tronc-Pacifique aurait parachevé la division de l'Ouest et fourni le matériel roulant, conformément aux termes dudit contrat, pourquoi n'a-t-il pas tout d'abord clairement manifesté cette intention ?

Pourquoi ne pas laisser tout cela ainsi qu'il apparaissait à l'article 13 du contrat, tel qu'on peut le voir dans le statut, chap. 71, des statuts de l'année dernière. En introduisant cette nouvelle disposition, est-ce que ce gouvernement ne laisse pas clairement entendre qu'il n'a nullement l'intention de construire ce chemin en huit ans, si toutefois il le construit jamais ? Dans tous les cas, le gouvernement a ici une chance de pouvoir jouer sur les mots. Il pourra dire : " Oh, c'est vrai, nous n'avons pas pu construire cette partie du chemin, mais nous avions nos raisons pour cela." Ils ont bien soin, cependant, de ne s'exprimer de la sorte que quand il en sera arrivé à son but, qui est de faire croire aux électeurs que le chemin sera construit.

Mais ces honorables membres de la droite nous répliqueront peut-être : Si vous ne croyez pas que ce soit l'intention du gouvernement de jamais construire ce chemin, pourquoi cherchez-vous à soulever un tel tapage ? Je pourrais répondre à cela que, si nous faisons du tapage, c'est parce que nous sommes persuadés que le gouvernement veut tout simplement chercher à faire croire au pays que ce chemin sera construit, bien que ce ne soit pas son intention de mener à bien cette construction. On agit ainsi afin de subtiliser les votes des électeurs. Si je comprends bien cette clause, il y a là pour ainsi dire une garantie donnée au Grand-Tronc-Pacifique que le gouvernement ne construira pas ce chemin, et que, par conséquent, le Grand-Tronc-Pacifique ne sera jamais tenu d'exploiter cette partie du chemin et d'y mettre du matériel roulant.

Laissez-moi maintenant vous citer la clause 3, qui ne laisse pas aussi que d'être assez étrange. Cette clause se lit aussi :

3. En attendant le parachèvement par le gouvernement de la division de l'est la compagnie aura le droit de louer, des commissaires nommés en vertu de cet acte, et de mettre en service telle parties de ladite division de l'est qui auront pu de temps à autre se trouver parachevées ; mais aux termes et conditions dont pourront convenir ensemble la compagnie et les dits commissaires.

Eh ! bien, où voit-on que soient ici les obligations imposées à la compagnie du chemin de fer ? Il n'y en a absolument aucune. Tout cela, autant que je puis voir, est un non-sens. Où veut-on, en effet, en venir ? Tout simplement à ceci : que tant que cette partie du chemin n'aura pas été parachevée dans tous ses détails, pour ainsi dire jusqu'au dernier clou, le Grand-Tronc-Pacifique n'est pas tenu de l'exploiter. Cette clause ne dit pas que la compagnie devra affirmer et exploiter le chemin ; elle dit simplement qu'elle pourra l'affermer et l'exploiter. Si le gouvernement construisait une centaine de milles ou cinq cents milles de ce chemin de fer, de Winnipeg en allant à l'est, peut-on vraiment s'imaginer que le Grand-Tronc-Pacifique va affermer et exploiter cette partie du chemin ? Si le gouvernement construisait une centaine de milles ou cinq cents milles de ce chemin de fer, de Québec à l'ouest en allant nulle part, peut-on vraiment s'imaginer que le Grand-Tronc-Pacifique va affermer et exploiter ce chemin ? Les directeurs du Grand-Tronc-Pacifique n'ont pas perdu la tête. Cette clause est absolument inutile, exception faite, cependant, qu'à la surface tout cela à fort bonne apparence, et va aider le gouvernement à jeter de la poudre aux yeux du public.

Laissez-moi aussi vous parler des clauses 7 et 8 de ce fameux contrat. Je ne veux pas faire perdre du temps à la Chambre en donnant lecture de ces clauses, mais tout simplement en exposer la portée. La clause 7 autorise le gouvernement à exercer ses droits, advenant le cas où la compagnie ne paierait pas l'intérêt sur la division de l'ouest. Cette clause pourvoit aussi, comme l'ont fait remarquer plusieurs honorables députés de la gauche de cette Chambre, à ce que le gouvernement n'ait pas le droit ordinaire de forclusion contre la compagnie de chemin de fer.

Cette clause pourvoit encore à ce que le gouvernement, advenant le cas où la compagnie serait en défaut, puisse prendre possesion du chemin et l'exploiter lui-même, en versant le quart des recettes nettes du chemin à la compagnie, les autres trois-quarts allant au fonds d'amortissement destiné au paiement de la dette de la compagnie. Il y a quelque chose que je désire ici faire remarquer. Dans le premier contrat, ratifié l'année dernière, il était stipulé qu'advenant le cas où la compagnie du Grand Tronc serait en arrière pour ses paiements, l'intérêt continuerait à porter intérêt jusqu'à complet paiement. Mais l'article 8 du contrat supplémentaire fait disparaître tout cela d'un trait. Laissez-moi vous lire cette clause :

8. Advenant la prise de possession, ainsi qu'il y est ci-desus pourvu, le droit du gouvernement à cette possession prendra fin du moment que la proportion de l'excédent des taxes et recettes perçues appliquée à l'acquittement des intérêt échus aura acquitté et éteint——

Quoi donc ?

——tous les arrérages desdits intérêts.

Quand le gouvernement se sert de ces mots "Tous les arrérages desdits intérêts," pourrait-il vraiment s'agir d'autre chose que des arrérages d'intérêts dus au gouvernement par la compagnie au moment de la prise de possession du chemin de fer par le gouvernement ? Et la clause 6 de ce contrat pourvoit à ce que le gouvernement ne pourra exercer aucun droit de prise de possession, tant que les arrérages d'intérêts ne se seront pas accumulés durant cinq ans. Je n'ai pas besoin de vous dire quelle énorme somme des arrérages d'intérêts, accumulés durant cinq ans, peuvent représenter pour cette division de l'ouest. Ainsi donc, tant que la compagnie n'aura pas été en défaut durant cinq ans, le gouvernement ne peut rien faire pour prendre possession du chemin de fer ou pour forcer le compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à se décharger de ses obligations. Nous ne devons pas non plus oublier que le gouvernement ne se trouvera toucher aucun intérêt sur les millions de dollars dus par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ; à partir du moment où il prendra possession du chemin, le Grand-Tronc-Pacifique cessera de lui verser l'intérêt, bien que le gouvernement doive de son côté continuer à le payer. Croit-on vraiment que de semblables agissements puissent être justifiable ? Où voit-on qu'il soit juste que le gouvernement dépense l'argent du pays sous forme d'intérêt, pour une

dette due par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ? Où voit-on, aussi, qu'il soit juste d'exempter la compagnie du paiement de l'intérêt au gouvernement ? Je ne dirai que quelques mots de l'autre paragraphe, car je crois que le plus grand nombre des articles de contrat ont déjà été amplement discutés devant cette Chambre. Je veux parler de l'article 11, qui se lit comme suit :

11. Advenant le cas où, avant l'expiration du bail de la section de l'est, la compagnie aurait construit un embranchement ou des embranchements partant d'un endroit ou d'un autre de la division de l'est, le gouvernement devra, si, à l'expiration dudit bail, il se détermine à se charger de l'exploitation de ladite division de l'est, assumer et prendre à ses charges les embranchements que la compagnie pourra juger à propos de ne pas garder, moyennant telle considération dont il sera convenu.

Je ne crois pas que cet article soit justifiable. Le pays est ici forcé, qu'il le veuille on non, d'acheter ces embranchements. Il s'engage à prendre à sa charge ceux de ses embranchements que le Grand Tronc jugera lui être inutiles ou désavantageux, et non pas à leur valeur réelle mais à tel prix qui pourra être déterminé. Il me semble que le gouvernement ne devrait pas être tenu d'acheter aucun de ces autres embranchements, quelque désirables ou désavantageux que puissent être ces embranchements pour l'exploitation du chemin. La chose est laissée ici à la discrétion du Grand-Tronc-Pacifique, au lieu qu'on en fait une obligation pour ce gouvernement. Combien facile, pourtant, et combien plus équitable aussi, il me semble, il eût été de stipuler que le gouvernement n'achèterait que les embranchements qui lui paraîtraient être les plus utiles à l'exploitation de cette section de l'est, ou encore d'assurer les droits des deux parties contractantes par une clause relative aux droits de circulation.

Je n'ai pas besoin de vous faire remarquer, M. l'Orateur, que, d'après le projet du gouvernement, la ligne doit être construite de Québec à Winnipeg, en passant au nord des lacs Nipigon et Abitibi, en laissant entièrement de côté de grands centres comme Port-Arthur et Fort-William, dans Ontario, et Montréal, dans Québec, dont les droits et intérêts sont pourtant ceux de tout le pays.

Mais afin que le trafic puisse arriver à ces centres, et qu'on y puisse aussi prendre du trafic, la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a pris soin de voir à ce qu'on lui accorde le droit de construire des embranchements se dirigeant sur ces points, et il n'y a pas le moindre doute que ces embranchements seront construits, et peut-être même plusieurs autres. Eh bien, si, à l'expiration de 50 ans, il semble désirable que le gouvernement prenne possession de cette section de l'Est, il serait impossible d'arriver à ces points importants sans prendre aussi possession de ces embranchements, et il y a gros à parier qu'alors la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ne laissera pas les coudées franches au gouvernement. Il est plus que probable qu'alors la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique serait parfaitement en mesure de forcer ce gouvernement à acheter les embranchements qui lui seraient devenus inutiles, et dont elle désirerait se débarrasser, et le pays se trouverait en ce cas avoir à sa charge de lourdes obligations.

Je dois aussi saisir cette occasion de faire remarquer qu'avant que le gouvernement puisse se libérer de ce contrat si mal bâclé il lui faudra déclarer, au bout de 50 ans, qu'il ne désire pas exploiter ce chemin. Et quand bien même il y aurait avantage à prendre charge de ce dernier, le gouvernement se trouvera acculé à cette impasse : c'est-à-dire ou se désister de cette exploitation, ou promettre d'acheter tous ces embranchements inutiles. Ainsi donc, à quelque parti qu'on se décide, ce sont les intérêts du pays qui devront en souffrir. Jusqu'à quel point devrons-nous en souffrir, cela est encore impossible à dire, parce que nous ignorons quels seront les profits qu'on réalisera avec ce chemin, et quelles sommes d'argent le gouvernement devra payer pour ces embranchements inutiles. Advenant le cas où le gouvernement se désisterait de son droit d'exploiter le chemin, afin de se décharger de toute responsabilité au sujet de ces embranchements, le droit de priorité pour l'exploitation du chemin est réservé au Grand-Tronc-Pacifique, de sorte que de toutes manières le gouvernement se trouvera à y perdre, quelle que soit la décision qu'il prenne, et le Grand-Tronc-Pacifique est en mesure de pouvoir dicter ses propres conditions au gouvernement pour le renouvellement du bail.

Il y a une couple de jours, M. l'Orateur, un document a été exhumé, grâce aux efforts de cet important et énergique journal qui s'appelle le " Daily Star " de Montréal, qui me paraît d'une telle importance que je me crois parfaitement justifiable de le lire en entier devant cette Chambre, afin qu'on puisse le consigner dans les Débats. Ce document, qui est destiné à faire partie de l'histoire du pays, renferme, selon moi, la condamnation la plus énergique de ce projet de Grand-Tronc-Pacifique qu'il nous encore été donné d'entendre jusqu'ici. Ce document expose à quel point le gouvernement s'est montré malhonnête et déloyal vis-à-vis du pays, depuis qu'on a commencé à s'occuper de ce projet. Non seulement ce document est une condamnation des principes invoqués par le gouvernement, mais il approuve pour ainsi dire la contre-proposition présentée par le leader de l'opposition. Bien que ce document soit assez long, je dois solliciter la permission d'en donner lecture. Ce mémoire était, si je m'en rapporte aux renseignements que j'ai en ce moment sous la main, en la possession du gouvernement il y a déjà assez longtemps de cela, dès le 10 décembre 1902. Ce document nous démontre qu'alors que le gou-

vernement s'était toujours laissé guider, dans cette affaire, par des considérations d'opportunisme, et en ayant surtout en vue des avantages politiques de parti, la ligne de conduite suivie par l'opposition se recommandait au contraire par la sagesse, l'intelligence et le patriotisme qui en ont été les mobiles.

Deux points principaux sont ici étudiés : le principe de la nationalisation des chemins de fer, et le tracé le plus avantageux d'une troisième ligne transcontinentale. Ce document a été écrit et rédigé par un homme qui, dans le temps, passait pour être la plus grande autorité, parmi les ministres, en matière de voies de transport. On s'explique maintenant facilement, selon moi, pour quelle raison le gouvernement agissait de façon si extraordinaire vis-à-vis de l'auteur de ce document, qui n'était rien moins que l'honorable A. G. Blair, ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, en ne permettant pas à ce dernier de prendre part aux délibérations du conseil, quand on en était à discuter toute cette affaire. Il a dû aussi rester étranger aux négociations qui se sont poursuivies avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. On s'explique aussi maintenant la hâte déployée pour faire passer cette mesure, tant on craignait que d'un moment à l'autre ce document ne pût devenir public, et je ne m'étonne plus que l'honorable député d'Essex-sud, en terminant son discours ce soir, ait saisi l'importance de ce document et se soit rendu compte que c'était là un véritable coup de massue pour le gouvernement. Permettez-moi donc maintenant de faire cette lecture :

Comme il est tout probable qu'on demandera avant longtemps à ce gouvernement de fournir de l'aide à deux ou trois grandes entreprises de chemin de fer, et qu'il est possible que l'attitude prise alors par ce gouvernement puisse dépendre de la façon dont on comprendra la question de la nationalisation des chemins de fer du Canada, le soussigné a jugé qu'il y allait de son devoir de soumettre à ses collègues certains faits et certaines considérations. Ce faisant, il ne s'est efforcé que de présenter un résumé des principaux faits et arguments pouvant être naturellement rappelés ici, sans discourir à fond sur les points principaux et sans essayer d'épuiser le moindrement le sujet.

Chaque fois que cette question s'est présentée, il était tout naturel qu'on nous mît sous les yeux les bilans de fin d'année de l'Intercolonial, pour nous démontrer à quel point il serait imprudent de chercher davantage au Canada à nationaliser nos chemins de fer. Ce système passe ici pour vicieux, parce que le seul essai que nous en ayons fait jusqu'ici avec l'Intercolonial nous a donné des résultats laissant beaucoup à désirer, comparativement aux résultats obtenus avec les chemins de fer appartenant à des corporations. Cependant, dans plusieurs pays d'Europe, tels que la France, l'Allemagne, la Belgique et l'Italie ; dans le Indes, dans l'Afrique du Sud, et notamment en Australie, ce principe de la nationalisation des chemins de fer a été reconnu, pour ainsi dire exclusivement adopté ; et ces chemins de fer ont tous réussi, bien que les influences politiques puissent exercer en ces pays la même pression qu'au Canada.

M. PORTER.

Comment se fait-il qu'en Australie, où les influences politiques ont peut-être encore plus leur franc jeu qu'au Canada, ces chemins de fer remboursent non seulement leurs frais d'exploitation, mais donnent un revenu de trois à cinq pour cent sur des déboursés énormes, alors que notre chemin de fer d'Etat, en ce pays, et à venir jusqu'à tout récemment, n'a jamais pu se rembourser de ses frais d'exploitation. Il doit y avoir pour cela d'autres raisons que des considérations d'ordre politique. Si considérable même est l'écart qu'on peut constater entre les résultats obtenus ici et en Australie, qu'il ne suffirait pas, pour les expliquer, d'alléguer le gaspillage et l'incompétence, ni même la corruption.

Le soussigné comprend parfaitement qu'en se faisant le défenseur du principe de la nationalisation des chemins de fer au Canada, il lui faudra pouvoir expliquer comment il se fait qu'il y ait ici une telle disparité entre les deux systèmes. Personne ne saurait nier que cette disparité existe. Mais est-ce bien parce que l'Intercolonial est possédé et exploité par l'Etat ? Voilà la question. On émet une opinion trop hâtive et parfaitement injustifiable, en soutenant que si l'Intercolonial ne nous donne pas un surplus raisonnable, ainsi que cela se voit sur les chemins de fer appartenant à des corporations, c'est bien parce que le principe de la nationalisation est essentiellement vicieux. Avant de tirer une pareille conclusion, il faudrait au préalable examiner si les conditions dans lesquelles fonctionne notre principal réseau d'Etat peuvent être comparées à celles qui sont faites aux chemins de fer exploités par les compagnies. On ne peut guère soutenir qu'un chemin de fer possédé et exploité par l'Etat est voué ici d'avance à l'insuccès, si l'on ne s'attache qu'à comparer les résultats financiers de l'Intercolonial et des autres chemins de fer, sans chercher à saisir les faits mêmes qui sont à la base de tout cela.

On ne saurait nier que les revenus nets de l'Intercolonial sont insignifiants, comparativement à ceux du Pacifique et du Grand Tronc. Le Pacifique et le Grand Tronc ont pu payer des dividendes à leurs actionnaires à même leurs excédents, tandis que l'Intercolonial ne fait à peine que commencer à payer ses frais d'exploitation. Mais un instant de réflexion suffit amplement à expliquer cette disparité. Tout d'abord, ce sont des considérations d'ordre politique et non commercial qui nous ont imposé le tracé de l'Intercolonial, et persone n'a jamais pensé qu'un chemin de fer ayant un tel parcours serait une source de revenus. Ce qu'on avait dessein de créer, c'était un lien politique entre les provinces maritimes et les anciennes provinces d'Ontario et de Québec, le terminus ouest alors projeté devant être la ville de Québec. Pour des raisons de sécurité nationale, on dut construire le chemin aussi loin que possible de la frontière des Etats-Unis. Le parcours en est extrêmement tortueux et détourné pour arriver au terminus ouest, et en outre une grande partie de la région qu'il traverse est l'une des moins habitées et des moins productives du pays. Si l'on n'avait eu en vue que des fins de commerce, ce chemin aurait probablement été construit le long de la vallée de la rivière Saint-Jean : mais, je le répète, la raison d'Etat et les considérations de défense nationale durent avoir ici la priorité.

Il n'en a pas été de même pour les deux grands réseaux de chemin de fer auxquels on veut comparer l'Intercolonial. Au contraire, ces chemins de fer traversent nos régions les

plus productives et les plus populeuses. Dans ces circonstances, et à défaut d'autres raisons, l'Intercolonial peut-il vraiment être cité comme exemple pour nous démontrer à quel point le principe de la nationalisation est vicieux ? Le soussigné se croit fondé à prétendre que cela ne se peut pas. De plus, il n'y a guère de section de notre chemin de fer d'Etat qui n'ait à souffrir de la vive concurrence que lui font les voies d'eau. Il suffit, en effet, de jeter un coup d'œil sur la carte pour constater à quel point l'Intercolonial serre de près le littoral de la mer et le fleuve Saint-Laurent, alors que ces désavantages n'existent pas pour le Pacifique ou le Grand Tronc.

Mais il reste à prendre en considération un autre fait bien plus important. L'Intercolonial a fait obtenir à toutes les classes de notre population, sans distinction aucune, des taux de transport à la fois fixes et modérés. La preuve en est que personne n'a jamais entendu dire qu'on ait formulé des plaintes à cet égard, pour ce qui est du trafic appartenant en propre à l'Intercolonial. On ne saurait en dire autant de nos deux utres grands réseaux de chemins de fer. Non seulement il est possible d'établir des privilèges et des distinctions, en matière de prix de transport, sur les chemins de fer appartenant à des compagnies, mais on sait fort bien qu'on en établit de temps à autre, bien qu'il soit fort difficile d'en fournir la preuve, alors que sur l'Intercolonial le public est assuré d'être traité sur un pied de parfaite égalité.

Telle a été la persistance apportée, selon toute apparence par les deux partis politiques, à fausser l'esprit public à cet égard, que l'opinion la plus générale est qu'il est impossible qu'un chemin de fer d'Etat puisse être exploité avec efficacité et économie, et que surtout on ne saurait mettre cette gestion de l'Etat en comparaison avec la gestion de compagnies ou corporations.

Le soussigné ne saurait se ranger à cet avis, et même il se fait fort d'établir que, d'après lui. l'Intercolonial peut soutenir favorablement la comparaison, dans toutes les branches de son service, avec tout autre chemin de fer du Canada. On s'imagine généralement que les chemins de fer gérés par des compagnies échappent à cette pression ou influence qu'un grand nombre affirment être si préjudiciable aux intérêts de l'Intercolonial. Le soussigné est porté à croire qu'on se trompe ici absolument. L'Intercolonial n'a pas le monopole de ces conditions, et tous les chemins de fer de corporations, soit aux Etats-Unis ou au Canada, en ressente aussi fort bien les effets. Personne n'ignore que les compagnies de chemins de fer sont continuellement à solliciter des faveurs auprès des municipalités, des législatures provinciales ou du parlement, et elles désirent tout naturellement être en bonne grâce auprès de tous ceux qui ont de l'influence. Il suffira ici de mentionner que beaucoup de personnes savent fort bien que des permis gratuits de circulation sont distribués par nos compagnies de chemin de fer avec une prodigalité sans égale, et qu'on ne voit certainement pas sur l'Intercolonial.

Le président d'une des plus grandes compagnies de chemins de fer des Etats-Unis communiquait encore tout récemment au soussigné des renseignements fort précieux à cet égard.

D'après lui, ce serait se tromper grandement que de penser que des chemins de fer des Etats-Unis ne sont pas en butte aux influences politiques de toutes sortes. Il affirme que les directeurs et les principaux actionnaires se donnent un mal continuel pour faire nommer leurs amis ; pour obtenir pour leur protégés une augmentation d'appointements ; les membres des législatures d'Etat peuvent aider les compagnies de chemin de fer de même qu'ils peuvent leur nuire; il est donc de l'intérêt de celle-ci de s'assurer par des faveurs le bon vouloir des députés. Il est certain qu'en dépit de la plus active surveillance, les employés de ces compagnies perçoivent des commissions sur les achats faits pour ces chemins de fer. Et la mise à contribution des compagnies, ainsi qu'on appelle ce système, est pratiquée chaque jour par les percepteurs et les conducteurs, malgré la vigilance et la surveillance de tout un corps de détectives organisé. Le soussigné ne peut affirmer ni nier que cette exploitation par les employés des chemins de fer existe au Canada tout autant qu'aux Etats-Unis ; il serait bien hardi celui qui prétendrait que les chemins de fer de l'Etat souffrent de cette exploitation, alors que les compagnies particulières y échappent. Sous ce rapport le soussigné désire faire connaître la haute opinion qu'il se forme de l'excellente nature des services rendus par les fonctionnaires de l'Intercolonial, du zéle et de la courtoisie des conducteurs et des préposés aux trains de voyageurs, en particulier. Si, toutefois, on suppose qu'il puisse se rencontrer des fonctionnaires de l'Intercolonial qui manquent à leurs devoirs ; si, malgré la surveillance la plus étroite, on ne peut découvrir ces employés infidèles, n'est-il pas également juste de prétendre que toute autre compagnie de chemin de fer se trouve en butte au même état de choses ?

Supposant qu'il se commette du gaspillage et des extravagances sur l'Intercolonial, il doit assurément exister un moyen d'en découvrir la cause, surtout lorsque le montant en jeu représente la différence qui existe entre un profit considérable et une perte réelle. On nous dit que ce chemin de fer est un abîme où vont s'en gloutir chaque année, des centaines de milliers de dollars provenant du trésor public. Si cela est vrai dans une certaine mesure, on peut facilement découvrir la façon dont le pays se trouve à perdre son argent. Le soussigné a recherché ces causes avec persistance ; il s'est adressé à tous les fonctionnaires du ministère des Chemins de fer qui pouvaient l'aider dans cette tâche, mais il n'a pu découvrir si ce gaspillage et si cé système d'exploitation existaient.

* * * * * * *

D'après l'expérience qu'il a acquise, le soussigné a raison, il lui semble, de conclure qu'on se trompe en considérant ce que l'exploitation de l'Intercolonial nous a démontré, comme étant un essai raisonnable de l'application du principe de la nationalisation des chemins de fer ; c'est faire erreur que de condamner ce principe comme tout-à-fait défecteux, parce que la comparaison des résultats obtenus par les compagnies de chemin de fer avec ceux que nous a donnés l'Intercolonial, est défavorable à ce dernier. On ne peut invoquer une seule bonne raison—et de l'avis du soussigné, il n'en existe pas, à l'heure qu'il est—pour dire que le gouvernement du Canada ne peut appliquer et mettre en vigueur le principe de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat, avec autant de succèe qu'on l'a appliqué dans d'autres pays du monde, et même dans d'autres colonies britanniques. Le but qu'il faut surtout poursuivre dans l'administration d'un chemin de fer, c'est

de rendre ce dernier plus efficace, tout en dépensant moins d'argent. Sous ce rapport, l'Intercolonial a obtenu plus de succès qu'aucun autre chemin de fer du Canada ; si des considérations de haute politique n'avaient pas imposé au pays le tracé actuel de cette voie ferrée, l'Intercolonial aurait été une entreprise rénumératrice. Les influences de parti n'ont jamais nui sérieusement à cette ligne depuis que le gouvernement l'exploite. Le coup le plus violent porté à ce chemin de fer provient de la décision à laquelle ou en est arrivé, lorsqu'on a établi le tracé actuel de cette ligne entre Moncton et Lévis. Jamais, à l'avenir, la politique ne pourra nous infliger dans l'exploitation de cette voie ferrée, un tort aussi sérieux, excepté si l'on s'en sert pour combattre le projet d'un prolongement opportun de l'Intercolonial, et si l'on empêche le gouvernement d'acquérir des embranchements désirables devant servir de débouchés à la ligne principale. La section qui s'étend de Saint-Jean à Halifax, après les huit ou dix premières années de son exploitation, a, croit-on, payé l'intérêt du capital consacré à cette entreprise, et ses revenus nous ont servi, depuis, à compenser ces pertes que nous accasionnait l'exploitation des sections moins rémunératrices de ce chemin.

* * * * * * *

Les collègues du soussigné qui auront lu ce mémoire se demanderont. peut-être, à quelle conclusion l'auteur de cet écrit veut en arriver. Le but de cet argument peut être franchement avoué : le soussigné veut, si cela est possible, faire disparaître toutes les préventions qu'on pourrait avoir contre l'administration de l'Intercolonial, et soumettre à un examen juste et impartial la proposition du prolongement de cette voie ferrée. Déjà un progrès sensible se manifeste dans cette exploitation de l'Intercolonial ; nous avons amélioré son matériel roulant, acheté des locomotives plus puissantes, des voitures plus confortables, et pris les moyens d'obtenir des résultats plus avantageux sous tous les rapports. Il nous reste encore beaucoup à faire dans ce sens. En triplant la puissance de transport des trains, sans augmenter le nombre des employés, nous avons réalisé une économie représentant le coût réel de cette amélioration, amélioration qui n'a pas été opérée sur tout le réseau, mais n'a été que partielle, et n'est pas même encore complètement terminée. Le fait que l'Intercolonial a obtenu dernièrement le trafic des bestiaux et l'a transporté beaucoup plus rapidement que jamais auparavant, et d'une façon extrêmement satisfaisante pour les expéditeurs, a été la plus belle annonce que l'on pût faire de cette route, dans les provinces de l'ouest. Ce résultat a démontré jusqu'à l'évidence combien le soussigné avait raison d'affirmer, ce qu'il a fait si souvent, que l'Intercolonial pourrait soutenir avec succès la concurrence du chemin de fer Canadien du Pacifique, lorsque les améliorations qu'on avait en vue, seraient réalisées.

Maintenant, M. l'Orateur, voici ce qui, à mon avis, constitue la partie la plus importante de ce précieux document. L'ex-ministre continue ainsi :

Il y a un moyen certain de faire de l'Intercolonial un chemin de fer dont les revenus serviraient à payer l'intérêt du capital : c'est de prolonger cette voie ferrée. L'extension de cette

ligne jusqu'à Montréal a eu de bons résultats, mais une extension plus considérable nous offrirait des avantages plus grands encore. Ce chemin de fer s'est assuré la plus grande partie du trafic de Montréal destiné aux ports d'exportation et aux centres commerciaux de l'est ; cependant, cette ligne n'a aucun raccordement avec les réseaux de l'ouest ; sous ce rapport, elle n'a que cette partie du trafic que les deux autres chemins de fer ne tiennent pas à transporter. Tout le commerce d'exportation de l'ouest se rend ordinairement aux ports de Saint-Jean et de Portland par le Grand Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique respectivement. et, bien que l'Intercolonial se trouve favorablement placé pour transporter des marchandises à Halifax et à Saint-Jean, il ne pourra jamais avoir sa part du trafic de l'ouest de Montréal, tant que subsistera l'état de choses actuel. Le soussigné a cru longtemps que l'Intercolonial devrait atteindre un port de la baie Georgienne et se raccorder au chemin de fer Canadien du Nord, par eau; je parle d'un port ouvert à la navigation durant quatre ou six semaines de plus que la durée de la navigation par nos canaux. La Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord serait heureuse d'être ainsi raccordée à la voie ferrée du gouvernement dont les intérêts ne viendraient pas en conflit avec les siens. L'intercolonial se trouverait en communication avec Duluth et Chicago, et l'on pourrait établir un tarif de transport direct sur Montréal ou Lévis, pendant l'été, et sur Saint-Jean et Halifax, durant l'hiver. En construisant des élévateurs assez vastes pour contenir en grande quantité le grain qui ne serait transporté qu'à la fin de la navigation, nous aurions pour nos ports océaniques un trafic considérable et dont le volume augmenterait tous les jours, trafic qui traverserait le pays et que transporterait l'Intercolonial jusqu'à Halifax et à Saint-Jean.

Les avantages de cette extension de l'Intercolonial ne peuvent être estimés trop haut. Si le gouvernement achetait le réseau du Canada Atlantique, on trouverait, à l'ouest de cette ligne, une zone de trafic dont la production ne pourrait qu'augmenter tous les jours. D'un autre côté, Saint-Jean, Halifax et Sydney, au terminus de cette route nous rapporteraient autant de bénéfices que nous en retirons maintenant, ce qui nous permettraient d'exploiter la section intermédiaire qui, il n'est que juste de le dire, a, depuis les cinq dernières années, donné les signes d'un progrès considérable. Nous pouvons donc espérer qu'avant bien longtemps, ses recettes seront suffisantes pour payer son coût d'exploitation.

Il a toujours semblé au soussigné qu'il n'existait aucune raison de haute politique nous empêchant de prolonger l'Intercolonial jusqu'à la province d'Ontario. Cette province a toujours été le foyer de l'opposition soulevée contre l'Intercolonial. Les plus violentes attaques faites au parlement contre ce chemin de fer, la lutte la plus vive soutenue par les journaux contre cette ligne, ont pris naissance dans Ontario ; voilà pourquoi très peu de citoyens de cette partie du pays ont porté quelque bienveillant intérêt à ce chemin de fer. Ils sont relativement faciles à compter les habitants d'Ontario qui voyagent par cette ligne. Celle-ci n'atteint pas cette province et les citoyens de cette dernière ont toujours été portés à croire que cette voie ferrée était ruineuse pour le pays, que son administration donnait lieu à des gaspillages énormes, et que ce chemin de fer était, pour ainsi dire, une meule attachée au cou du Canada.

La population d'Ontario est convaincue que la seule raison d'être de l'Intercolonial se trouve dans les conditions acceptées lors de la confédération des provinces. Elle verrait avec plaisir la vente de cette partie de la propriété publique à quelque compagnie, pour le plus grand avantage des contribuables. Ce sentiment n'est pas dû à des jalousies de provinces contre provinces, mais plutôt à ce préjugé accentué par les deux partis qui, à tour de rôle, se sont servi de cette question comme d'une balle qu'ils se renvoyaient l'un à l'autre, lorsque leur intérêt politique était en jeu. Cet état de rivalité disparaîtrait dans la province d'Ontario aussi complètement que le fait s'est produit dans les provinces maritimes, si l'extension de l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne s'opérait, et, à plus forte raison, si le gouvernement décidait de prolonger ce chemin de fer d'Ottawa ou d'aucun autre point convenable du Canada-Atlantique, jusqu'à la ville de Toronto. Si l'on faisait un tracé avantageux, c'est-à-dire, si ce chemin de fer passait à travers une partie fertile du pays et pouvant nous faire espérer un trafic local important, des personnes pouvant juger sainement les faits prétendent que cette entreprise serait difficile à exécuter, et qu'elle se recommande à l'étude sérieuse et immédiate du gouvernement.

Il semble qu'on ne saurait trouver, au point de vue d'une politique de chemin de fer, rien qui donnerait autant de force au parti libéral dans Ontario. S'il fallait, pour appuyer cette opinion, une preuve certaine, on la trouverait dans cet enthousiasme que la population de cette province a montré en approuvant la construction du chemin de fer du Témiscamingue par le gouvernement provincial. On n'a pas dit un mot de cette prétendue folie de la nationalisation des chemins de fer, quand il s'est agi de cette ligne. Il est certain que l'opinion publique est prête à considérer une politique semblable comme un bienfait du gouvernement, comme une promesse de soulagement aux habitants de cette partie du pays, qui, à tort ou à raison, s'imagine être les victimes des exactions des compagnies de chemins de fer. Les ressources du Canada sont assez considérables pour nous permettre d'appliquer une politique éclairée relativement aux voies ferrées et aux problèmes de transport qui intéressent l'ouest du Canada. Mais le gouvernement ne recevra pas l'appui des électeurs, s'il applique cette politique à l'avantage de l'ouest seulement. Il doit distribuer également ses faveurs sous ce rapport. Ce serait commettre une grave erreur, au point de vue politique, en se rendant aux demandes de l'ouest—ce qui devra arriver—sans voir à ce que les intérêts de la population de l'est soient protégés.

Pour en revenir à la question des prix de transport et de péage sur les réseaux de l'Etat, on a dit que les tarifs qui seraient établis sur le prolongement ne différeraient pas de ceux en vigueur sur la ligne principale, et qu'il n'en résulterait, par conséquent, aucune amélioration, au point de vue financier ; le soussigné ne peut accepter cette opinion. Le fait de varier les taux sur différentes parties d'un même chemin de fer, n'est pas inusité au Canada ; il se produit pour le trafic local comme pour le trafic d'entier parcours.

L'acte des chemins de fer, en définissant les pouvoirs que possèdent le comité des chemins de fer du Conseil privé et l'Exécutif, de déterminer et d'avoir la haute main dans la fixation des tarifs des voies ferrées, établit expressément une différence dans le tarif de transport par les différentes sections d'un même chemin de fer ; cette législation va encore plus loin; elle permet, dans les circonstances différentes et dans les divers états de choses qui peuvent se présenter, de modifier ces tarifs. Il existe deux exemples bien frappants de cette vérité, exemple que nous fournit la concurrence entre les chemins de fer. Le premier nous est fourni par l'Intercolonial lui-même dans l'exploitation de la section Lévis-Sainte-Rosalie-Montréal. On peut expliquer cette différence de tarif, en donnant comme raison que ce chemin de fer se dirigeant vers l'ouest passe par Lévis et se trouve à faire de cet endroit un point de rencontre sur cette ligne ; et que l'embranchement de Montréal devient de ce fait une route commerciale, la plus courte de l'Intercolonial, parce qu'elle ne fait pas un circuit aussi long que celui par lequel passe la section de l'Intercolonial pour aboutir à Lévis. L'autre exemple est encore plus frappant ; c'est celui du chemin de fer Canadien du Pacifique dont les prix de transport sont basés sur au moins trois ou quatre échelles différentes en ce qui concerne le trafic local et le trafic direct ; ces tarifs sont établis et exigés sur les sections qui conduisent aux points extrêmes de l'ouest et de l'est de cette ligne, et sur les différents embranchements de cette même voie ferrée.

Si l'Intercolonial acquérait le réseau du Canada-Atlantique, les taux exigés par celui-ci pourraient être maintenus. On n'a pas entendu formuler de plainte contre ces derniers. Qu'ils soient modérés et acceptables pour la population qui se sert de ce chemin de fer, cela est démontré par l'absence complète de toute agitation publique ou particulière contre ces taux. Il est également prouvé que ce tarif est rémunérateur par les profits nets de l'année 1902 qui se sont élevés à la somme de $618,000, soit 4 pour 100 de $15,000,000, toutes les dépenses de l'année et toutes les améliorations faites au cours de cet exercice de 1902 se trouvant payées.

Le soussigné veut démontrer combien il serait insensé et peu sage de rejeter ce projet d'acquisition du Canada-Atlantique dans le but de prolonger l'Intercolonial, si cette proposition, en elle-même, est avantageuse au point de vue des affaires, uniquement parce qu'on craindrait que le gouvernement ne fût forcé d'abaisser les prix de transport, déjà modérés, au-dessous d'un chiffre pouvant nous rapporter des bénéfices. Une crainte pareille, fondée sur de simples conjectures, impliquerait l'idée d'impuissance de la part du Canada, d'une faiblesse qu'on ne peut trouver ailleurs ; ce serait avouer que le gouvernement et le peuple canadiens ne peuvent accomplir ce qui a été fait, avec tant de succès, dans d'autres colonies britanniques.

De la baie Georgienne à Montréal, le Canada Atlantique traverse une région, où il n'existe pas de communications par eau, o.. le comerce et l'industrie se développent chaque année, et qui continuera à prospérer sous ce rapport. Ayant conclu des arrangements, à propos du trafic, avec une compagnie aussi importante que l'est celle du chemin de fer Canadien du Nord, l'Intercolonial transporterait un commerce énorme provenant de la partie ouest du pays, et deviendrait l'une des plus importantes voies de transports des produits qu'exporte et importe le pays tout entier.

En se plaçant au point de vue purement canadien, on constate que l'Intercolonial aurait alors des avantages sur tous les autres chemins de

fer du pays. Son trafic trouverait un débouché, durant l'été, à Montréal et à Québec, et, au cours de l'hiver, à Halifax et à Saint-Jean. Il y a de bonnes raisons de croire que nos deux ports de l'Atlantique—le chemin de fer Canadien du Pacifique se rendant aussi à Saint-Jean —obtiendraient tout le trafic qu'ils pourraient recevoir d'ici à quelques années ; de plus, si l'on envisage cette question au point de vue des perspectives de succès que nous offre cette exploitation, les apparences sont des plus encourageantes. A l'heure qu'il est, on compte 400 milles de chemin de fer rémunérateurs sur la division de l'Intercolonial. L'extension de cette ligne jusqu'à la baie Georgienne, via le Canada-Atlantique, donnerait de 300 à 400 milles de chemin de fer avantageux pour la division de l'ouest, et comme ainsi qu'il a déjà été dit, ces deux divisions réunies pourraient par les bénéfices qu'elles nous procureraient, nous permettre de payer les dépenses d'exploitation de la section intermédiaire dont les profits sont moins élevés, et même de payer un assez fort intérêt sur le capital en jeu.

Le soussigné, en terminant ce mémoire sur la question de la nationalisation des chemins de fer, désire faire brièvement allusion au projet qu'étudient les principaux directeurs du Grand Tronc, sinon tous les directeurs de cette compagnie. Depuis que le soussigné a appelé, pour la première fois, l'attention de ses collègues sur la nécessité de ne plus accorder de subventions aux compagnies, et de trouver quelque autre méthode pour assurer le développement, au moyen des chemins de fer, des parties du pays qui ont besoin de communications par voie ferrée, l'opinion publique a marché de l'avant, et à l'heure qu'il est, elle est décidément opposée à ces subventions, surtout lorsqu'elles sont considérables et qu'elles se rapportent à des chemins de fer qui promettent d'être des entreprises payantes. On dit qu'on doit aider d'une façon ou d'une autre une compagnie de chemin de fer qui a besoin de secours ; en supposant qu'il en soit ainsi, la question qui se pose est celle-ci : Comment accorder cette aide ? Le soussigné a cru qu'il n'existe que deux méthodes d'aider les compagnies qui se trouvent dans le cas dont je viens de parler ; il faut étudier sérieusement ces deux moyens. On peut d'abord aider une compagnie de chemin de fer au moyen d'un prêt dont le paiement est garanti par une hypothèque sur la voie ferrée qu'on construit, le montant de ce prêt étant limité à la somme requise pour mettre cette compagnie en état de construire sa ligne et en tenant compte du capital actuellement souscrit et payé, et de tout emprunt représenté par une première hypothèque. Cette méthode, si elle était appliquée, nécessiterait une surveillance attentive des dépenses faites par la compagnie intéressée pour la construction et l'outillage de sa route ; il deviendrait nécessaire d'obtenir une seconde hypothèque comme garantie du prêt fait par le gouvernement. Il serait à espérer qu'on n'appliquât cette méthode que lorsqu'il s'agit d'aider des entreprises dont les bénéfices serviront plus tard, à payer le capital et l'intérêt en jeu.

L'autre méthode qu'on pourrait suivre serait de garantir les obligations de la compagnie quant à la seconde hypothèque. Ici encore, faudra-t-il user de beaucoup de prudence et de surveillance. Bien que ces deux moyens d'aider une compagnie de chemin de fer puissent être employés alternativement, et soient encore préférable à l'octroi de subventions ou de gratifications, ils peuvent soulever de sérieuses objections. La raison de ce malaise où ce débat maintenant l'opinion publique à propos de ces questions de chemin de fer, et des moyens de transport, est due à ce que les taux sont excessifs et arbitraires. Ce sentiment existe, non seulement à l'ouest du lac Supérieur, mais encore dans Ontario. La région de l'ouest du lac Supérieur s trouve très éloignée des ports océaniques, ce qui constitue un inconvénient très sérieux pour la population de cette partie du pays ; on devrait donc construire un nouveau chemin de fer à travers le continent dans des conditions qui nous permettraient de percevoir, le plus tôt possible, le montant des obligations et des actions. Si les compagnies peuvent disposer des obligations à un escompte élevé, si elles peuvent distribuer gratuitement leur capital-actions, s'il leur est permis de se dessaisir de ce dernier à des conditions qui ne leur permettent pas de retirer de ces obligations et de ces actions l'argent nécessaire à la construction et à l'outillage de ces voies ferrées—ce que la loi défend—alors, les compagnies pourront suivre l'exemple d'autres corporations, c'est-à-dire assumer des responsabilités trop lourdes, dans le but de déclarer des dividendes, ce qui serait un sérieux empêchement au développement de l'intérieur du pays. Le capital-actions et les débentures tombant en dernier lieu entre les mains d'acheteurs innocents à ces prix qui augmenteraient en proportion de l'accroissement du trafic de telle ou telle voie ferrée, il deviendrait impossible à une commission de chemin de fer nommée par le gouvernement lui-même, de réduire les prix de transport au-dessous d'un chiffre pouvant permettre aux directeurs de payer des dividendes. On ne peut aisément rejeter la demande que font les porteurs des actions et des obligations d'une compagnie de chemin de fer, d'établir des tarifs suffisamment élevés pour rapporter un dividende modérée ; comme conséquence de cet état de chsses, le pays, se trouve, quoique indirectement, dans son commerce et dans son trafic, à supporter le fardeau de ces obligations, tout autant que si le gouvernement avait émis des obligations pour le montant en jeu.

De plus, ce système est défectueux. Pourquoi serait-il permis à quelque particulier d'amasser des millions de cette façon. Personne, aujourd'hui ne risque ses fonds dans l'achat des actions d'un chemin de fer dès le commencement de cette entreprise. Le fait s'est produit dans le passé, mais il n'en est plus ainsi maintenant. Pourquoi ? Parce que avec l'aide du gouvernement qui supplée à la vente des obligations, une compagnie peut construire un chemin de fer. Le capital-actions se trouve mis sur le marché par millions, et plus tard, quand l'entreprise devient un succès, on le retrouve entre les mains des acheteurs qui veulent retirer des dividendes de leur mise de fonds.

Cette objection soulevée contre ce système s'applique avec beaucoup de force aux chemins de fer de l'ouest du pays où les inconvénients d'une longue route pour atteindre le marché deviennent d'un intérêt vital, en exigeant l'établissement de prix de transport modérés et raisonnables. Il est peut-être impossible de réparer les erreurs du passé, mais on peut en prévenir le retour lorsqu'il s'agit de la construction de nouveaux chemins de fer ; pour cela, il faut adopter immédiatement une politique qui imposera aux compagnies qui se proposent de construire des voies ferrées allant à l'est ou à l'ouest du pays, traversant les régions si ri-

ches mais non colonisées de l'ouest, des conditions limitant le montant des dividendes à payer à un chiffre basé sur le coût réel de ces entreprises. Le soussigné croit que la politique idéale que le gouvernement devrait adopter aussitôt qu'il jugera nécessaire d'étudier la question de la construction d'une troisième route ferrée à travers le continent serait, d'abord de s'assurer que cette route ne passera pas par le Canada, qu'elle ne favorisera pas le transport de nos produits d'exportation ou d'importation par les lignes de chemin de fer des Etats-Unis, mais qu'elle transportera aux ports du Saint-Laurent, en été, et à ceux d'Halifax et de Saint-Jean, en hiver, de même qu'elle le prendra à ces différents endroits, tout le trafic dont je viens de parler. Il faudrait aussi qu'on se servît du pont de Québec comme partie de cette ligne, que le chemin de fer fût prolongé de Québec jusqu'à l'ouest, et petit à petit, jusqu'au district de la rivière de la Paix, et de là, par les montagnes Rocheuses, jusqu'à la côte du Pacifique. Il serait opportun aussi de refuser toute aide quelconque aux chemins de fer dans lesquels le gouvernement ne se trouv pas déjà intéressé, et de demander au parlement que les chartes de voies ferrées dans ce territoire fussent rayées de nos statuts.

Le soussigné croit qu'une politique semblable à celle qu'il vient de tracer, recevra le cordial appui du peuple canadien, donnera matériellement plus de force au gouvernement, et sera considérée comme également digne et progressive. Le pays est prêt, maintenant plus qu'il ne l'a jamais été dans le passé, à assumer de grandes responsabilités en vue d'assurer son développement sur une base plus large et le gouvernement, s'il refuse d'agir, manquera une occasion splendide de prouver son habileté et son courage, lorsqu'il s'agit de résoudre des problèmes importants d'une façon digne des progrès merveilleux du Canada.

Peut-il se trouver quelqu'un qui, après avoir lu ce mémoire, professe la moindre confiance dans l'honnêteté, l'intelligence et le patriotisme du gouvernement actuel ? Cet écrit fait voir au-delà de tout doute combien est complètement fausse l'attitude suivie par le gouvernement, et combien est juste et sage la politique prônée par l'opposition. Il démontre que cette dernière favorise les intérêts du pays et qu'il vaudrait mieux pour le gouvernement, même à l'heure qu'il est, de l'adopter, plutôt que de poursuivre l'attitude qu'il a prise.

La politique énoncée par l'ex-ministre des Chemins de fer dans ce mémoire que je viens de lire embrasse deux questions : d'abord, celle de la nationalisation des chemins de fer, et, en second lieu, le tracé le plus avantageux de la troisième voie ferrée à travers le continent. Je ne m'attarderai pas maintenant à discuter la première question. Quant à la seconde proposition, elle implique la question de savoir si la mesure maintenant soumise à la Chambre remplit les conditions dont parle l'ex-ministre. D'abord, cette ligne de chemin de fer fera-t-elle disparaître cette accumulation de trafic dont on se plaint ? On n'a jamais constaté semblable état de choses à l'est de Port-Arthur, pour la simple raison que, de cet endroit à Montréal, il existe déjà plusieurs routes de transport. Il y a le Pacifique Canadien, la route fluviale, le Canada Atlantique et le Grand Tronc avec sa flottille et sa voie ferrée. On ne peut dire que ces chemins de fer et ces routes ne peuvent suffire au transport du grain de l'ouest d'ici à plusieurs années, et il est parfaitement évident que le chemin de fer projeté n'apportera aucune amélioration sous ce rapport, si ce n'est peut-être en ce qui regarde le trafic de Winnipeg à Fort-William; mais pour faire disparaître cette accumulation à ces deux endroits, il n'est pas nécessaire de construire une voie ferrée très longe et très dispendieuse s'étendant de Winnipeg à Moncton.

On peut se demander, en second lieu, si cette ligne nous permettra de diminuer les prix de transport. A ce sujet, j'appellerai l'attention de la Chambre sur le fait que quatre chemins de fer existent déjà entre Chicago et New-York; ces voies sont dans le meilleur état possible, elles sont outillées d'après les inventions modernes les plus récentes; leurs courbes sont les plus douces et les plus longues possibles; on peut y faire circuler des trains de soixante voitures chacun ; cependant, malgré la concurrence qu'elles se font, ces quatre compagnies de chemin de fer ne peuvent transporter le grain de Chicago à New-York, à moins de 11 cents par boisseau et cela, sur une distance de 879 milles à peine. Je demande donc si le Grand-Tronc-Pacifique nous aidera à baisser les prix de transport. Comment ce chemin de fer pourra-t-il transporter les produits du Nord-Ouest à une distance de 1,400 milles, même en admettant qu'il aura une route aussi bonne et un outillage aussi complet que ceux de ces magnifiques chemins de fer dont je viens de parler. Pourra-t-il transporter à 1,400 milles de distance tout ce grain à aussi bon marché que le font ces routes américaines sur une distance de 875 milles seulement ? Continuant cette comparaison d'après les mêmes données, on doit dire que le Grand-Tronc-Pacifique ne peut transporter les produits de l'ouest de Winnipeg à Québec à un taux moins élevé que 15 cents par boisseau de grain. Il est parfaitement évident, d'après ce fait seul, que la construction de ce chemin n'aura pas pour résultat de réduire les prix de transport pour l'avantage des cultivateurs de ce pays.

La troisième considération qui s'impose à mon esprit dans l'examen de ce problème, est celle-ci : cette ligne reliera-t-elle l'ouest à l'est ? Sans doute, l'ouest se trouvera relié au pont de Québec, mais non à Montréal ni à la province d'Ontario. Je n'ai pas besoin de signaler l'effet désastreux de ce manque de communications entre ces différentes parties du Dominion.

Enfin, en quatrième lieu, je me demande si cette voie ferrée transportera les produits canadiens aux ports du Canada. Je ne ferai qu'une remarque à ce sujet. Le projet de loi d'abord soumis à la Chambre et actuel-

lement en vigueur déclare que le grain non battu devra être transporté par des routes canadiennes. Je me suis enquis auprès des minotiers et des expéditeurs en général, et ils m'ont répondu que lorsqu'ils ont l'occasion d'expédier du grain, ils s'informent à tous les chemins de fer intéressés dans le transport de ces produits, afin de savoir quelle est la route la plus courte et dont les taux sont les moins élevés par laquelle ils peuvent expédier ces produits. Il n'y a rien, dans ce projet de loi qui empêche le Grand Tronc de se servir du Grand-Tronc-Pacifique pour transporter le grain à un endroit quelconque, et d'enlever le trafic de cette ligne pour le faire passer par sa ligne principale pour le rendre à Portland. A mon avis, le peuple de ce pays ne voudra pas consentir à payer des taxes pour un montant aussi considérable que celui représenté par le coût de construction de cette route, dans le but seul de développer la cité de Portland. D'un autre côté, il sera prêt à payer de lourds impôts pour l'exécution d'un projet comme celui prôné par l'honorable leader de l'opposition, projet qui a pour but de développer les ports canadiens et le pays en général.

Le mémoire auquel j'ai fait allusion peut encore servir, si l'on se place à un autre point de vue dont je vais parler brièvement. L'honorable premier ministre a déclaré à la Chambre que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux était aussi opposé à la proposition soumise par le chef de l'opposition qu'il l'a été au projet présenté par le gouvernement. On ne peut trouver une réponse plus forte à cette déclaration, une condamnation plus précise de cette dernière, que celle qu'on trouve dans le mémoire que j'ai lu ce soir et qui est écrit de la main même de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux. Dans cet écrit, il déclare aussi distinctement et aussi catégoriquement que la langue anglaise permet de le faire, qu'il est opposé au projet soumis par le gouvernement. Son sentiment sur ce point était si fort et ses convictions étaient tellement arrêtées qu'il a eu le courage de démissionner comme ministre du gouvernement et d'abandonner la belle position qu'il occupait, plutôt que de défendre l'entreprise que le gouvernement nous demande d'appuyer, aujourd'hui. Dans ce document, il endosse avec autant de force et d'énergie le projet que l'honorable chef de l'opposition nous a soumis, donnant ainsi un démenti direct et complet à cette déclaration du premier ministre.

Il est encore un autre point qui se relie à cette question et dont je vais entretenir la Chambre. Il se rapporte plus particulièrement à la province qui m'intéresse plus spécialement, je veux parler de la province d'Ontario. En parlant comme je vais le faire, je ne veux pas qu'on croie que je m'oppose d'une manière ou d'une autre, à ce que la province d'Ontario paie sa part des dépenses de l'Etat. Au contraire, je dis, et je crois que l'histoire d'Ontario et du Canada le prouvera, que la province d'Ontario a toujours été prête à porter, sans murmurer, sa part du fardeau des dépenses publiques. Mais je suis opposé de toutes mes forces à ce que la province d'Ontario soit forcée de supporter plus que sa part légitime de ce fardeau, à ce que ses intérêts soient méconnus et sacrifiés pour l'avantage d'une autre partie du Dominion. En disant qu'Ontario a fait plus qu'aucune autre province pour encourager le progrès et le développement du Canada, je ne veux pas amoindrir les efforts qu'ont fait les autres parties du pays, dans le même sens. Il est juste et raisonnable qu'Ontario fasse son devoir ; cette province est la plus peuplée et la plus riche du Canada ; elle se trouve dans une situation qui lui permet de faire, pour l'avancement du pays, plus, peut-être, qu'aucune autre province du Canada.

Mais bien qu'Ontario ait toujours montré sa volonté d'accomplir tout cela, cette province a toujours reçu quelque chose en retour de ses efforts pour assurer le bien-être du pays. Mais que retirera-t-elle de l'exécution de ce projet que le gouvernement nous demande d'approuver ? Si l'attente des membres de la droite se trouve réalisée, Ontario souffrira des dommages au lieu de retirer des avantages de cette entreprise. L'exécution de ce projet grèvera notre pays d'une dette estimée à $150,000,000 par les uns, et à $170,000,000 par les autres. La population canadienne qui devra acquitter cette dette est de 6,000,000 d'âmes, ce qui revient à dire que chaque homme, chaque femme et chaque enfant devront payer respectivement $26, en moyenne. Mais la province d'Ontario a une population plus considérable que celle des autres provinces du Dominion, elle sera donc obligée de payer la plus forte partie de cette dette. Qu'on me permette de faire une courte comparaison. Ontario avec sa population de 2,180,000, comparé à la Colombie Anglaise dont la population est de 178,000 habitants, se trouvera à payer douze fois autant que cette dernière province. Comparé au Manitoba dont la population est 250,000 âmes, Ontario sera obligé de payer huit fois autant que cette province, sept fois autant que le Nouveau-Brunswick avec sa population de 331,000 habitants, cinq fois autant que la Nouvelle-Ecosse avec ses 459,000 habitants et une fois et un tiers autant que la province de Québec dont la population est de 1,698,000 âmes. Comparé aux Territoires du Nord-Ouest avec leur population de 213,000 âmes, Ontario se trouvera à payer dix fois autant que ces derniers. Et si l'on compare sous ce rapport, Ontario à l'Ile du Prince-Edouard, Ontario devra payer vingt-une fois autant que cette dernière province. M. l'Orateur, on doit remarquer à ce propos que toutes les provinces ainsi que les Territoires, à l'exception d'Ontario et de l'Ile du Prince-Edouard, recevront quelque chose en retour de ce qu'ils auront à payer; cela

fait l'affaire du gouvernement. Mais la question est bien différente en ce qui concerne la province d'Ontario. Aujourd'hui, grâce à son magnifique réseau de chemins de fer, grâce à ses communications fluviales, cette province fait un transport de trafic plus considérable que toutes les autres provinces du Dominion réunies. Pour en arriver là, elle a dû dépenser et elle dépense des millions de dollars. C'est à tous ces avantages que sont dus en grande partie la richesse la prospérité et le bien être dont jouit la population de cette province. Mais quel avantage, je le demande, Ontario retirera-t-il de l'exécution du projet maintenant soumis à la Chambre ? Au lieu de tenir, comme elle le fait maintenant, la clef de la situation en ce qui se rapporte au transport du grain de l'ouest, et de jouir des avantages qui lui appartiennent légitimement, cette province verra, comme résultat de cette entreprise, détourner de ses canaux naturels ce trafic qui sera transporté à des centaines de milles au nord de sa zone d'affaires, c'est-à-dire, à Québec et à Moncton, et cela à son grand détriment. Pour cette raison, je dis que ce projet ne sera pas avantageux à Ontario, mais qu'au contraire, il nuira aux intérêts de cette province. Le projet soumis par le chef de l'opposition ne présente pas ces écueils. Son exécution accorderait à Ontario tout ce qui lui est nécessaire dans son intérêt; elle protégerait ses droits; elle lui en accorderait d'autres, et augmenterait les avantages de Québec et du Nouveau-Brunswick, tout en assurant l'existence de l'Intercolonial. Elle donnerait au gouvernement la haute main sur la fixation des tarifs de transport des produits divers; elle donnerait un plus grand trafic à nos voies fluviales; elle épargnerait au pays une dépense de plusieurs millions de dollars et prouverait que le parlement canadien préfère l'intérêt de notre peuple à celui du Grand-Tronc-Pacifique. On se trouverait alors à appliquer ce principe que, je crois, tout Canadien loyal prône: " Le Canada aux Canadiens ". Pour toutes ces raisons, je voterai contre la résolution présentée par le très honorable premier ministre, et j'appuierai cordialement la proposition de l'honorable chef de l'opposition.

M. F. OLIVER : Je propose que le débat soit ajourné.

La motion est adoptée et la discussion ajournée.

Sur motion de M. Fielding, la séance est levée à onze heures et dix minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 15 avril 1904.

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

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 57) constituant en corporation la Compagnie de pont international du Nouveau-Brunswick.—(M. Charles Marcil).

Bill (n° 58) concernant la Compagnie de prêts et de placements du Canada.—(M. A. T. Thompson).

Bill (n° 59) concernant la Compagnie du Parc et de l'Ile de Montréal.—(M. Geoffrion).

Bill (n° 60) concernant la Compagnie de chemin de fer de la rivière Chaudière.—(M. Galliher).

Bill (n° 61) constituant la Compagnie de chemin de fer de Thorold au lac Erié.—(M. German).

Bill (n° 62) concernant la Compagnie du pont de Welland à la Grande Ile.—(M. German).

Bill (n° 63) concernant la Compagnie de chemin de fer d'Edmonton au Lac des Esclaves.—(L'honorable M. Costigan).

Bill (n° 64) concernant la Compagnie du pont du détroit de Canso.—(M. Wade).

EXPLICATION PERSONNELLE.

M. R. L. BORDEN : M. l'Orateur, avant que la Chambre passe aux ordres du jour, je voudrais donner quelques explications au sujet de certaines remarques que l'honorable député d'Essex-sud (M. Cowan) a faites à mon égard, hier soir, en mon absence. C'est une simple explication personnelle que je désire faire, et je ne veux aucunement engager une discussion avec l'honorable député. D'abord, permettez-moi de dire qu'il a parlé plus d'une fois hier soir de mon absence de la Chambre. Je n'étais pas dans la Chambre entre cinq et six heures hier soir à cause d'une entrevue que j'ai dû accorder à une personne qui était venue de très loin pour me voir et qui repartait le même soir. Je n'ai pas assisté ensuite à la séance du soir, parce que longtemps avant que j'aie su que l'honorable député devait parler, j'avais promis d'assister à une fête mondaine. Ce n'est qu'après l'ajournement de la séance que j'ai eu vent de ces remarques à mon endroit. Il a parlé d'un document dont j'ai eu occasion de citer des extraits dans mon discours sur la résolution proposée par l'honorable chef du gouvernement. Permettez-moi, M. l'Orateur, d'expliquer comment j'ai pu citer ces extraits, et ce que j'ai réellement dit —et à ce sujet je m'appuie sur l'édition revisée des Débats, que l'honorable député d'Essex-sud n'a pas jugé à propos de consulter avant de m'attaquer.

Mon honorable ami, le chef du gouvernement, a, dans la discussion sur l'adresse, page 71 de la version française des Débats, prononcé les paroles suivantes :

M. Blair a dit qu'il était seul de son avis. Il ne pouvait pas approuver la politique des chemins de fer du gouvernement ; mais il ne pouvait pas non plus approuver celle de l'opposition, parce que cette dernière était une politique insensée.

A la page 774 des Débats revisés, je me suis exprimé comme suit :

Je citerai ce que je crois être l'opinion de M. Blair, opinion qu'il a communiquée à ses collègues, si je ne me trompe. Et si le mémoire qut je vais citer n'est pas authentique, les paroles que j'attribue à M. Blair et qu'il a, je crois, prononcées en délibérant ces questions avec ses collègues, n'en sont pas moins importantes en elles-mêmes, quel que soit celui qui les a prononcées.

J'ai cité ensuite les paroles de M. Blair dans le document en question, et plus loin, à la page 780 des Débats, je disais ce qui suit :

S'il eût parlé de cette manière, il aurait exprimé une opinion tout à fait contraire à celle qu'il a énoncée dans un mémoire préparé très soigneusement. Dans cet écrit, M. Blair disait.

L'honorable député d'Essex-sud m'a attribué ensuite des sentiments dont je n'ai pas, je crois, donné aucune preuve, et à ce sujet, il s'est exprimé comme suit :

Dans tout ce débat, à commencer par le chef de l'opposition jusqu'au dernier et le plus infime de ses membres, l'honorable député dl Toronto-ouest, on a semblé vouloir attaquer la réputation d'hommes respectables, on s'est servi d'un langage inconnu jusqu'à présent dans cette Chambre.

Je répudie aussi énergiquement que les règles de la Chambre me le permettent, l'imputation que j'aie été animé de semblables dispositions. L'honorable député cite de moi les paroles suivantes qu'il tire de l'édition non revisée des Débats :

S'il eût parlé de cette manière, il aurait exprimé une opinion tout à fait contraire à celle qu'il a énoncée dans un mémoire préparé très soigneusement. Dans cet écrit qu'il a publié, M. Blair disait :

Ces mots paraissent dans l'édition non revisee des Débats, mais aussitôt que je les ai vus je les ai rayés, car au meilleur de ma connaissance et croyance, je ne me suis jamais servi des mots " qu'il a publié ". Je crois que c'est une erreur de transcription de l'un des sténographes, et aussitôt que j'ai eu en ma possession un exemplaire du compte rendu des Débats, j'en ai fait la correction. L'honorable député parle encore de moi comme suit :

M. l'Orateur, c'est un mémoire absolument privé que l'honorable chef de l'opposition a cité. Il portait en vedette l'indication : confidentielle ; il avait été rédigé pour l'usage des collègues d'un ministre d'Etat, et pour leur usage seulement ; et il fut dérobé par un employé de l'administration, partisan de l'honorable chef de l'opposition. Et le 5 avril, celui-ci ayant obtenu communication de ce mémoire confidentiel, en fait lecture à la Chambre, et afin de justifier sa conduite, afin d'éviter le reproche qu'on pourrait lui faire d'avoir violé gravement les règles de l'étiquette professionnelle, pour ne rien dire des règles de l'étiquette politique, il déclara que ce document avait été publié.

Si l'honorable député avait été assez bon, je ne dirai pas assez juste, pour consulter l'édition revisée des Débats, il aurait vu que j'avais effacé le mot " publié " dont je ne crois pas m'être servi. Je désire faire remarquer que l'édition revisée des Débats, contenant la correction dont je parle, était distribuée parmi les membres de cette Chambre depuis d'Essex-sud m'a attaqué l'honorable député d'Esex-sud m'a attaqué comme il l'a fait. Il continuait comme suit :

Le chef de l'opposition savait très bien, soit qu'il l'eût trouvé ou qu'il l'eût obtenu—et il ne l'avait pas trouvé—qu'il lui était venu illégalement ; et il savait, quand il en obtint possession, qu'il n'y avait pas droit ; que le document en question avait été soustrait par un individu à l'emploi du gouvernement, et que celui-ci a été traité avec indulgence et charité ; le chef de l'opposition savait, dis-je, qu'il aurait pu avec tout autant de droit lire à la Chambre une lettre marquée " privée et confidentielle " ramassée dans la rue ; et sachant cela, pour éviter la censure, il a déclaré erronément que le mémoire avait été publié.

Je ferai remarquer encore une fois, que mon honorable ami aurait pu, avant de m'attaquer ainsi, consulter l'édition revisée des débats où il aurait constaté que le mot sur lequel il base son accusation n'y était pas.

Maintenant, pour en venir à l'imputation que l'honorable député a dirigée contre des membres du service civil—je ne sais de qui il veut parler—d'avoir dérobé ce document, je puis dire de la façon la plus énergique que le langage parlementaire me le permet, que cette accusation, autant que je puis le savoir, est absolument fausse. Je n'ai jamais eu de rapport avec aucun membre du service civil, soit directement soit indirectement au sujet des documents confidentiels du gouvernement. Je n'ai jamais été en communication avec aucun fonctionnaire public, soit libéral ou conservateur, et en portant cette accusation, l'honorable député d'Essex-sud (M. Cowan) n'a aucune preuve quelconque. Mais il poursuit ainsi :

Il l'a obtenu d'une façon illégitime.

Je le nie. Ce document m'a été remis par quelqu'un qui n'était pas à l'emploi ou dans les bonnes grâces du gouvernement; il m'a été remis sans que je l'aie aucunement demandé ; je ne savais même pas qu'il existait, et je ne l'ai examiné que plusieurs heures après qu'il m'eût été remis, et ceux qui me l'ont remis n'ont fait aucune restriction au sujet de l'usage que je pourrais en faire.

Mon honorable ami (M. Cowan) continue comme suit :

Il savait que ce document avait dû être dérobé par quelqu'un à l'emploi du gouvernement.

Cette assertion est tout à fait sans fondement.

L'honorable député (M. Cowan) a aussi porté contre moi une autre accusation dans l'intention apparente de la faire rejaillir sur l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler). Il a parlé d'un document écrit au clavigraphe supposé être un compte rendu *in extenso* d'une assemblée récente des actionnaires de la Compagnie du Grand Tronc. Mon honorable ami de Toronto-ouest (M. Osler) est absolument étranger à la publication de ce document. L'honorable député d'Essex-sud parle comme suit de ce document :

J'ai entre les mains, M. l'Orateur, un autre document précieux.

Puis il en fait la description et continue :

Ces déclarations venaient de l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler), qui prétend avoir obtenu les services d'un sténographe, ou du moins que les services d'un sténographe ont été retenus, pour faire le compte rendu textuel de tout ce qui se disait.

L'honorable député de Toronto-ouest n'a jamais parlé ainsi, que je sache, et je veux l'absoudre immédiatement de toute accusation de ce genre en disant que c'est moi-même qui a remis à M. Osler ce document écrit au clavigraphe et qui a été imprimé ensuite. Le seul rapport qu'il y a entre ce document et mon honorable ami le député de Toronto-ouest est qu'il lui a été mis entre les mains pour qu'il le fît imprimer à Toronto où l'impression pouvait en être faite plus rapidement qu'à Ottawa. Il continuait comme suit :

Y a-t-il un homme au Canada qui croit à des histoires comme celle-la ? Dans quel but l'a-t-on inventée ?

Puis il continue :

Toute l'affaire est montée dans le but d'établir que sir Charles Rivers-Wilson, a faussement exposé la situation à ses actionnaires, ou que notre gouvernement ne partage pas ses vues ; et dans le but de le faire croire, on a prétendu avoir introduit à la dérobée un sténographe dans la salle des séances, et c'est là le produit de son travail.

L'honorable député de Toronto-ouest a fait des frais considérables et s'est donné beaucoup de peine.

Ainsi que je l'ai déjà dit, l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) n'est aucunement mêlé à la publication de ce compte rendu sténographique ou document clavigraphié que j'ai remis entre ses mains. Le langage de l'honorable député d'Essex-sud (M. Cowan) s'il signifie quelque chose, signifie que moi ou l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler), ou un autre député de ce côté-ci de la Chambre, ont délibérément inventé ce compte rendu et l'ont présenté à cette Chambre comme un compte rendu véritable de ce qui s'est passé à cette assemblée. Mais je répète ce que j'ai déjà dit à l'honorable ministre des Finances, savoir : que ce document est, au meilleur de ma connaissance, un compte rendu mot à mot fidèle de ce qui s'est dit à cette assemblée. C'est comme tel que je l'ai soumis à cette Chambre, et si l'on me prouve que ce n'est pas un compte rendu fidèle et *bona fide* de cette assemblée, comme je crois qu'il est réellement, je suis prêt à faire à cette Chambre toutes les excuses nécessaires. Mais tant que l'on ne démontrera pas que le document est inexact, je ne crois pas que l'honorable député d'Essex ait le droit de parler comme il a parlé, et j'aurais même cru, si le président de la Chambre n'avait pas laissé passer ces paroles sans rappeler leur auteur à l'ordre, que quelques-unes dépassaient les usages et convenances parlementaires. Cependant, ce n'est pas de cela que je me plains.

J'ai dans les mains un numéro du " Railway News " publié le 12 mars à Londres. Ce journal paraît à Londres depuis 1844, ainsi qu'on peut le voir au frontispice. Son titre est :

The " Railway News, Finance and Joint Stock Company's Journal " fusionné avec le " Railway Record," fondé en 1844.

Dans les colonnes de rédaction de ce journal il est question de l'assemblée des actionnaires du Grand Tronc et la fin de l'article se lit comme suit :

Pour plus amples détails sur cette importante assemblée nous renvoyons nos lecteurs au compte rendu que nous publions dans une autre page. Des avis reçus depuis d'Ottawa par câble disent que la ratification de la convention entre la compagnie et le gouvernement canadien donne grande satisfaction au Canada, bien que le gouvernement s'attendisse à ce résultat vu les conditions avantageuses de la convention.

J'ai lu le compte rendu de cette assemblée dans le " Railway News ", et je trouve que la version qu'il donne des discours de sir Charles Rivers-Wilson, de M. Hays, de lord Welby et de M. Alfred W. Smithers dont j'ai cité des passages dans mon discours sur cette question, est en substance semblable à celle donnée dans le document dont j'ai cité des extraits. J'ai pris la peine de comparer chaque extrait que j'ai cité de ce document avec le compte rendu du journal, et je n'ai trouvé que dans un cas une différence marquée.

Il y a naturellement de ces différences que l'on trouve ici même entre un compte rendu non revisé et un compte rendu revisé de nos discours dans les Débats, et des gens qui prétendent s'y connaître me disent que les comptes rendus de ces assemblées sont toujours soumis aux compagnies de chemins de fer avant d'être publiés. Dans un extrait

que j'ai cité du discours de lord Welby, je trouve les paroles suivantes :

Nous avons obligé le gouvernement du Canada à devenir absolument notre associé dans la construction de la section des montagnes.

—ou des paroles à peu près semblables, mais dans le "Railway News" les mots "nous avons obligé" n'y sont pas. C'est la seule différence entre le compte rendu que j'ai soumis à cette Chambre et celui qui est publié par le "Railway News." Je tiens donc à dire que ce document n'est pas un document forgé, mais qu'il est authentique, et j'étais de bonne foi lorsque je l'ai lu, et afin que la Chambre puisse avoir devant elle le compte rendu publié par le "Railway News" qui est certainement impartial, je vais demander à un de mes amis qui parleront après moi de le lire en entier. Je dois dire cependant que les discours des actionnaires ne sont pas rapportés in extenso dans le "Railway News", non plus que les discours de M. Seal, de M. Smith, de M. Bennett, de M. Girdleston, de M. Drysdale ou de M. Welby qui sont en entier dans le document que j'ai soumis à la Chambre. Pour conclure, M. l'Orateur, je désire déclarer que je considère les remarques de l'honorable député d'Essex-sud absolument et entièrement injustifiables, et je saisis la première occasion qui m'est offerte de les blâmer devant la Chambre et devant le pays.

M. l'ORATEUR : Je suppose que l'honorable député (M. R. L. Borden) propose l'ajournement de la Chambre.

M. R. L. BORDEN : Ce n'était pas mon intention de proposer l'ajournement, à moins que vous ne le croyiez nécessaire, M. l'Orateur.

M. l'ORATEUR : Je crois qu'il est d'usage de proposer l'ajournement de la Chambre même lorsqu'il s'agit d'une simple explication personnelle. Dans tous les cas, si je n'avais pas cru que l'honorable député avait l'intention de proposer l'ajournement de la Chambre, je crois que j'aurais été obligé de lui demander de régulariser sa situation en le faisant.

M. R. L. BORDEN : Je vous ferai remarquer, M. l'Orateur, que l'autre jour lorsque l'honorable député de Digby (M. Copp) a donné une explication personnelle, on n'a pas exigé qu'il proposât l'ajournement.

Sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Il y a une différence entre l'explication personnelle donnée l'autre jour par mon honorable ami de Digby (M. Copp) et les observations que vient de faire mon honorable ami le chef de l'opposition (M. R. L. Borden). L'honorable député de Digby s'est contenté d'opposer une dénégation, sans y mêler des questions controversées. Il a donné une explication et rien de plus. Mais l'honorable chef de l'opposition, au lieu de se contenter d'une simple déclaration, à fait une longue défense de sa conduite—

Un DEPUTE : Et de la conduite de l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler).

Sir WILFRID LAURIER : Oui, et il a essayé de justifier cet honorable député. Dans ces circonstances je crois que les remarques demandent une motion d'ajournement. Dans tous les cas, je ne pourrais pas les laisser passer sans y répliquer. Et je crois qu'il vaut mieux proposer l'ajournement. Je ne sais pas si je dois le faire moi-même, mais je crois que la Chambre et mon honorable ami espèrent une réponse. Les remarques qu'il a faites sont significatives à plus d'un titre, et je crois qu'elles comportent une leçon que la Chambre appréciera. Dans sa critique du discours de l'honorable député d'Essex-sud (M. Cowan) la première chose dont se plaint l'honorable chef de l'opposition, c'est que mon honorable ami d'Essex s'est servi de l'édition non revisée des "Débats" au lieu de l'édition revisée. Je suis très heureux pour ma part que l'honorable chef de l'opposition ait signalé ce fait. Il ne veut pas, et il a droit, je crois, que l'on cite ses discours d'après l'édition non revisée au lieu de l'édition revisée des "Débats." Mais je ne puis m'empêcher d'être un peu surpris que mon honorable ami, dans ces circonstances, insiste si fortement sur ce point.

Quelle est la différence entre l'édition corrigée et la première édition des "Débats ?" Celle-ci renferme ces mots : "dans un mémoire qu'il a publié, M. Blair disait ceci", *et cætera*. L'honorable chef de l'opposition trouve à redire aux mots "qu'il a publié". Il ne se souvient pas, dit-il, de les avoir prononcés. Je comprends qu'il a pu employer cette expression dans la chaleur de la discussion et non de propos délibéré. Comme elle se trouve reproduite dans les "Débats", je suis porté à croire qu'il s'en est servi par inadvertance. Toutefois, il a le droit de déclarer qu'il n'avait pas l'intention de prononcer ces paroles. Il les a supprimées, et nous n'avons rien à redire.

Cependant, dans ce même discours dont il critique le compte rendu, il a puisé abondamment dans le rapport d'une assemblée des actionnaires du Grand Tronc. Je demanderai à mon honorable ami si les personnes qui ont pris part aux délibérations de cette assemblée ont eu l'occasion de corriger ce rapport ? Dans la négative, devait-il citer un compte rendu qui n'a pas été revu et que les personnes dont les paroles sont rapportées n'ont pas eu l'occasion de corriger. Si le blâme que le chef de l'opposition a adressé à l'honorable député d'Essex-sud doit avoir quelque poids, ne pèse-t-il pas encore plus lourdement sur lui-même qui s'est permis de citer des extraits d'un compte rendu que ni sir Charles Rivers-Wilson, ni M. Hays, ni aucune des personnes présentes à l'assemblée, n'ont été à même de corriger ?

J'ai été étonné de voir que mon

honorable ami invoquait le témoignage de ce compte rendu. L'autre jour, j'ai reçu, ainsi que d'autres députés, un exemplaire imprimé de ce compte rendu. On me dit que c'est un effet de l'obligeance du représentant de Toronto-ouest (M. Osler). Je lui tiens compte de ses bonnes intentions, mais je n'ai pas à le remercier de cette démarche. Si l'honorable député voulait m'obliger, ce n'est pas à moi ni à aucun membre de cette Chambre qu'il aurait dû adresser ce rapport mais à sir Charles Rivers-Wilson, à M. Hays et aux autres personnes dont on devait citer les discours, afin de constater si les intéressés trouvaient à redire aux paroles qu'on leur prêtait de même que mon honorable ami, le chef de l'opposition, a trouvé à redire au langage que lui prêtait le compte rendu officiel des débats de cette Chambre.

Nul membre de la députation n'accepterait la responsabilité des paroles qu'on lui prête, à moins d'avoir pu vérifier l'exactitude du compte rendu des délibérations. Dans ce siècle de la vapeur où tout se fait avec précipitation, les comptes rendus ne peuvent pas être aussi fidèles qu'ils le seraient autrement et nous avouons qu'ils ne sont pas toujours exacts. Nos sténographes sont aussi habiles que ceux d'aucun autre parlement. Pourtant, mon honorable ami, le chef de l'opposition, se plaint du compte rendu de ses discours. Refusera-t-il aux autres le privilège qu'il réclame lui-même. Mon honorable ami n'a pas besoin de se donner la peine de comparer les deux éditions. En somme, elles se ressemblent, de même que le premier jet et la version corrigée de son discours ont beaucoup de ressemblance. Il peut y avoir des retouches ici et là. Cependant, une seule suffit à démontrer qu'on peut rapporter avec inexactitude les paroles d'un orateur, et à son détriment encore. Dans ces circonstances, il me semble que mon honorable ami s'est exposé à s'entendre faire le même reproche qu'il adresse à l'honorable député d'Essex-sud.

Je passe maintenant à un autre sujet. Mon honorable ami déclare que ce mémoire de M. Blair n'a pas été publié par ce dernier. Cependant, il se trouve entre les mains de mon honorable ami ! Comment l'a-t-il obtenu ? Il ne l'a pas dérobé—personne ne le suppose. Il peut l'avoir reçu de quelqu'un qui ne l'a pas volé ; c'est possible. Néanmoins, ce mémoire se trouve entre ses mains. Comment est-il en la possession du public, s'il n'y a pas eu quelque atteinte aux lois ? Car, si je ne me trompe pas, il s'agit d'un mémoire confidentiel adressé au Conseil privé par un de ses membres. Aucun membre du conseil n'a divulgué ce document, car il aurait manqué au serment que tous les membres du Conseil privé prêtent en entrant en fonctions.

Mon honorable ami déclare que ce n'est pas M. Blair qui a publié ce rapport. Cependant, il est connu du public. Qui donc l'a livré à la publicité ? Comment mon honorable ami l'a-t-il obtenu ? Il n'a pas jugé à propos de nous le dire. Quelqu'un le lui a remis, nous dit-il. Passe, je veux bien l'admettre. Mais celui qui le lui a remis ou qui l'a remis à celui qui l'a communiqué à mon honorable ami l'a certainement dérobé quelque part.

A tout événement, un document volé a été cité au cours des délibérations de cette Chambre ; il n'y a pas l'ombre d'un doute quant à cela. Ce mémoire a été livré à la publicité dans un but politique, et il y a un coupable quelque part. Cependant, mon honorable ami a pris soin de dire qu'il n'a pas déclaré que le document a été publié, mais il a avoué que quelqu'un le lui a remis. Après l'avoir reçu, il a dû en prendre connaissance et constater qu'il portait les mots " personnel et confidentiel ". Un membre du gouvernement qui invoque un document public est tenu de déposer celui-ci sur le bureau de la Chambre ; il n'est pas libre de n'en divulguer qu'une partie ; s'il s'en sert, il doit le communiquer intégralement au public, afin que celui-ci sache quel est ce document. Mon honorable ami, qui ne fait pas partie du gouvernement, n'a pas suivi cette ligne de conduite. Au reste, voici la situation : mon honorable ami a jugé à propos de citer un document dont il ne peut pas expliquer la provenance d'une manière satisfaisante.

M. R. L. BORDEN : Quant à moi——

M. l'ORATEUR : Je ferai observer que la Chambre n'est saisie d'aucune motion ?

M. R. L. BORDEN : Dans les circonstances, M. l'Orateur, j'ai droit de prendre la parole sur un fait personnel. Si le document auquel l'honorable premier ministre a fait allusion n'émanait pas d'un homme public et ne se rapportait pas à une question d'intérêt général, ses observations seraient justes. Mais je ne considère pas que les déclarations d'un homme public relativement aux affaires d'Etat soient confidentielles dans le sens que mon très honorable ami attribue à ce mot. J'ajoute que ce n'est pas d'aujourd'hui que nous entendons parler de documents " confidentiels ". Il en a déjà été question lors de la publicité qui fut donnée à des déclarations touchant la politique fiscale que mon très honorable ami devait adopter à son avènement au pouvoir. Nous avons entendu parler de confidences faites à des manufacturiers de Montréal et de Toronto touchant certaines questions ; aucun membre du gouvernement n'a repoussé cette affirmation faite dans cette enceinte en ma présence. Les révélations faites à ces industriels sont-elles confidentelles si quelqu'un en a connaissance ? Est-ce un secret que les opinions exprimées par des hommes publics dans l'intimité touchant les grands problèmes d'intérêt public ? Doit-on considérer comme confidentielles les communications ainsi faites quand elles sont destinées à influencer les actes politiques de ceux à qui elles sont adressées ? Dans l'espèce, ces révéla-

tions ont été faites à la Chambre. A mes yeux les déclarations de M. Blair, parlant en sa qualité d'homme public d'une question d'intérêt général, ne sont pas confidentielles, si elles le sont aux yeux de mon très honorable ami. Il ne s'agissait pas de secrets de parti, mais d'une question publique et de l'opinion de M. Blair sur cette question, ni plus ni moins, et pour ma part, cette expression d'opinion n'est pas confidentielle dans le sens que mon très honorable ami prête à ce mot.

L'honorable W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Au besoin, pour me conformer au règlement, je proposerai, à la fin de mes observations, l'ajournement de la séance. Je serai fort laconique. Il serait vraiment déplorable que des sujets étrangers au débat nous fissent perdre de vue la question principale.

Le document dont parle mon honorable et savant ami n'a aucune importance par lui-même, car il n'ajoute rien à ce que nous connaissions déjà des opinions de M. Blair. La Chambre et le pays savaient que M. Blair était en faveur de la nationalisation des voies ferrées. Aussi, ce document n'ajoute rien à ce que connaissaient déjà la Chambre et le public. Cependant, ce n'est pas de cela qu'il s'agit. Il y a un principe reconnu concernant les documents secrets et confidentiels; il y a un principe admis touchant la propriété individuelle. Celui qui a en sa possession un objet dérobé est tenu d'en expliquer la provenance. Il n'y a pas à sortir de là. Il est reconnu qu'un document n'ayant aucune importance par lui-même—mais ce n'est pas de cela qu'il s'agit—un document portant les mots "personnel et confidentiel," est entre les mains du leader de l'oppoistion. Ainsi que l'a expliqué le premier ministre, nous n'accusons pas l'honorable gentleman d'avoir dérobé ce document.

M. POPE : Vous n'osez pas le faire.

L'honorable M. FIELDING : Non, parce que nous sommes mieux avisés que nos adversaires, parce que les députés de la droite n'osent pas faire une assertion gratuite. Je voudrais que certain député de l'opposition fût aussi prudent que nous—mais c'est sortir du sujet. Un document public, évidemment secret et confidentiel, se trouve entre les mains du leader de la gauche.

M. CASGRAIN : L'honorable ministre aurait dû proposer l'ajournement de la séance avant de prendre la parole.

L'honorable M. FIELDING : J'ai déjà manifesté mon intention de le faire. Loin de moi l'idée de traiter la question à fond et d'empêcher ensuite la discussion, en ne proposant pas l'ajournement. Nous ne désirons pas empêcher que cette étrange infraction des convenances fasse le sujet de la discussion la plus complète et la plus approfondie.

Je le répète, un document portant en évidence les mots "personnel et confidentiel" se trouve entre les mains de leader de l'opposition. Il n'a pas encore été publié ailleurs ; on n'en a parlé nulle part ; mon honorable ami est le premier à le livrer à la publicité, non pas en son entier, mais juste ce qui peut servir à ses fins.

Je déclare à mon honorable ami que son esprit de justice et d'équité doit lui faire comprendre que, s'il a reçu ce document d'une manière régulière, il se doit à lui-même, à son honneur et à sa réputation, d'expliquer comment il l'a obtenu. Je déclare qu'il est dans la position de celui qui a en sa possession un objet volé et que, tant qu'il n'aura pas fait connaître la provenance de cet objet, sa réputation d'homme public sera entachée aux yeux de la population du Canada.

M. T. CHASE CASGRAIN (Montmorency) : M. l'Orateur——

M. l'ORATEUR : L'honorable M. Fielding, appuyé par l'honorable M. Fisher, propose l'ajournement.

M. CASGRAIN : La production de ce document et sa publication semblent causer beaucoup d'émoi dans les rangs de nos adversaires. Cela paraît les chiffonner fort de voir qu'on a signalé à la Chambre ce document qui, à leur avis, était secret et confidentiel. Ce mémoire doit jeter beaucoup de blâme sur leur conduite passée; autrement nous ne comprendrions pas qu'il pût soulever un débat aussi acrimonieux. Franchement, je n'ai jamais vu le ministre des Finances aussi ému qu'il l'était il y a un instant et il est encore pâle d'émotion.

Qu'y a-t-il ? Notre honorable ami nous a exposé les faits avec une grande franchise. Le ministre des Finances a parlé d'objet volé, de document dérobé, de lettre subtilisée. Je reviendrai sur ce sujet dans un instant. Nous verrons sur qui retombe cette accusation de vol de biens, de documents, de lettres. Quelle est la vérité touchant cet incident ? L'honorable leader du gouvernement a reproché au chef de l'opposition d'avoir soumis à la Chambre un projet que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, l'honorable M. Blair, trouvait insensé. En réponse aux sarcasmes du premier ministre, le leader de la gauche a cité ce document ou ce mémoire de l'honorable M. Blair. C'est un document volé, déclare le premier ministre. Est-ce bien un document volé ? Y a-t-il dans cette enceinte quelqu'un qui puisse élever la voix et prendre la responsabilité de demander : Qui a volé ce document à M. Blair ? Y a-t-il quelqu'un qui prendra sur lui de dire que ce document a été dérobé à M. Blair et de demander quel est l'auteur du vol ? Volé à M. Blair ? Je le nie ; le mémoire ne lui a pas été volé. Rien ne prouve que ce document ait été volé à M. Blair. Mon honorable ami déclare que, lorsque le leader du gouvernement eut pris la parole et affirmé que M.

Blair avait qualifié ce projet d'insensé, un monsieur est venu le trouver.

Quelques VOIX : Ah ! ah !

M. CASGRAIN : Le représentant de Saskatchewan sait-il ce que c'est qu'un monsieur ?

M. SCOTT : Me sera-t-il permis de dire que je n'ai pas——

M. CASGRAIN : C'est au voisin de l'honorable député que je m'adresse ; vous n'êtes pas en cause.

M. DAVIS : M. l'Orateur——

M. CASGRAIN : Je ne puis souffrir que l'honorable député (M. Davis) m'interrompe.

M. l'ORATEUR : Observons le règlement.

M. CASGRAIN : L'explication a été fournie. Ce document a été remis à mon honorable ami, le leader de l'opposition, par un monsieur, et plus tard, le chef de la gauche s'en est servi. Il n'y a personne ici qui puisse établir que ce document a été volé à M. Blair.

A propos de documents volés, de lettres dérobées nous nous rappelons l'incident qui s'est produit en 1873 ou en 1874 lorsque des lettres furent dérobées dans un pupitre de la Chambre des Communes et remises à nos adversaires qui, sachant que ces documents, que ces lettres avaient été volées, s'en servirent délibérément et malicieusement dans la Chambre. Voilà une accusation dont ils n'ont jamais pu se laver, accusation lancée contre eux à maintes reprises d'avoir fait usage au détriment de notre parti de lettres volées, sachant qu'elles étaient le produit d'un vol. Nous n'avons jamais trempé dans un pareil crime et nous n'y tremperons jamais.

M. A. B. INGRAM (Elgin-est) : C'est une chose grave que d'accuser un employé public du vol de ce document, soit qu'il ait de l'importance soit qu'il n'en ait pas. Il est bon d'être prudent avant de lancer une pareille accusation. Je puis raconter ce qui m'est arrivé. Il y a un an ou deux, j'ai mis la main sur un document concernant la conduite de nos militaires dans le Sud-africain. Ce document m'est tombé entre les mains hors la connaissance et sans le consentement d'aucun fonctionnaire ou d'aucune personne ayant affaire au gouvernement.

Je l'ai communiqué à la Chambre parce que je ne trouvais pas dans le rapport du ministère de la Milice, publié et distribué par le gouvernement, les renseignements que renfermait le document que j'avais entre les mains. J'ai divulgué le contenu de ce document parce que l'intérêt de la milice du pays l'exigeait, parce que les fonctionnaires du ministère s'arrogeaient évidemment le droit de décider quelles parties des rapports du contingent canadien servant dans le Sud-africain devaient paraître dans les documents publics. Si on eut accusé un fonctionnaire du ministère de la Milice d'avoir communiqué un document secret à un membre de la Chambre, l'accusation eut été grave ; si un fonctionnaire avait souffert de cette accusation, un innocent aurait été compromis.

Dans le présent cas, le leader de l'opposition affirme qu'aucun employé public, qu'aucune personne ayant affaire au gouvernement, ne lui a remis ce mémoire. Par conséquent, au meilleur de la connaissance du chef de la gauche, nul fonctionnaire n'est en faute.

La mise au jour de ce document paraît avoir vivement affecté nos honorables amis de la droite. Ils prennent la chose très au sérieux parce qu'il s'agit d'un document confidentiel. Nous savons pourtant que depuis son avènement le gouvernement actuel ne s'est pas montré excessivement scrupuleux quand il s'est agi de publier des correspondances confidentielles. Dans un ministère, entre autres, on a rendu public un rapport contenant toute la correspondance qui se trouvait dans ses archives et qui était marquée " confidentielle." Il sied mal à nos honorables adversaires de reprocher à l'honorable chef de l'opposition d'avoir communiqué ce document à la Chambre.

Je crois que si je feuilletais les " Débats " de la dernière session, j'y trouverais certaines déclarations faites par l'honorable premier ministre au cours du débat sur le projet du Grand-Tronc-Pacifique, qui ne s'accordent guère avec certains passages du document cité par l'honorable chef de l'opposition ; j'y constaterais que le ministre des Chemins de fer d'alors ne partageait pas la manière de voir du premier ministre sur cette question, malgré que l'honorable premier ministre, dans son discours de cette année, sur cette même question, nous ait laissé entendre le contraire.

On a parlé de lettres concernant le Canadien du Pacifique, volées il y a quelques années par un nommé McMullen. Il n'y a pas de parallèle à établir entre la conduite de la droite dans cette affaire et celle du chef de l'opposition, aujourd'hui. Dans le premier cas, les documents avaient été volés de propos délibéré et on s'en est servi pour discuter la question dont la Chambre était alors saisie, sachant parfaitement qu'ils avaient été volés. Dans le cas actuel, nous avons le témoignage formel et véridique du chef de l'opposition, déclarant que le document n'a pas été volé, du moins à la connaissance des députés de l'opposition.

La motion (M. Fielding) est rejetée.

GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La Chambre reprend la discussion de la motion de sir Wilfrid Laurier,—Que M l'Orateur quitte maintenant le fauteuil pour que la Chambre se forme en comité général sur certaine résolution concernant la ratification du contrat entre Sa Majesté le roi et la Compagnie dite

"The Grand Trunk Pacific Company," en date du 8 mars 1904, etc., etc.,—et de l'amendement de M. Borden (Halifax).

M. FRANK OLIVER : M. l'Orateur, autant que qui que ce soit, parmi les honorables députés de la gauche, je regrette les modifications apportées au contrat conclu en premier lieu avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, mais je ne puis accepter les conclusions de l'amendement proposé par l'honorable chef de l'opposition. Si la question des transports est d'une importance si immédiate et si considérable pour le pays, je ne suis pas homme à me payer de mots, et je considère que le projet du gouvernement est nécessaire. Entre le gouvernement et l'opposition, à en juger par l'amendement, il y a toute la différence qu'il y a entre une action définie et immédiate et un simple verbiage qui ne peut que retarder et compromettre le résultat désiré.

Il y a maintenant neuf mois que le projet du gouvernement est devant le public ; c'est la réponse aux plaintes des producteurs de l'ouest retardés dans l'expédition de leurs produits ; aux demandes des éleveurs qui réclament de meilleurs moyens de transports ; aux protestations de toute la population de l'ouest contre le monopole dont elle est la victime ; aux revendications des milliers de personnes établies au delà des régions actuellement desservies par les chemins de fer ; aux besoins nouveaux créés par les milliers de colons qui arrivent tous les jours dans l'ouest, pour occuper et cultiver les millions d'acres de terre non encore occupés ; aux demandes des classes industrielles, commerciales et financières de l'est qui réclament des communications rapides et à bon marché entre l'est et l'ouest ; aux désirs des deux grandes provinces de l'est qui veulent ouvrir à la colonisation leurs vastes régions encore inhabitées ; aux vœux de tous les Canadiens pour le développement du commerce, autant que possible, par les ports nationaux du Canada.

Ce projet répond au sentiment général de la nation qui aspire au progrès. L'adoption de l'amendement voudrait dire que nous devrions nous croiser les bras et attendre. Le Canada a attendu de longues années la vague montante de la prospérité et du progrès qui le pousse aujourd'hui en avant. Il attendrait encore si, depuis sept ans, il n'avait pas su profiter des occasions. A l'heure qu'il est il y a aux Etats-Unis un million de Canadiens, non parce qu'il n'y avait pas de place ici pour eux, mais parce que le pays n'avait pas assez confiance en lui-même, parce que nous nous contentions de douter et d'attendre, au lieu d'agir. Grâce aux changements opérés et aux perspectives de l'avenir, beaucoup de ces Canadiens reviennent au pays et en amènent d'autres avec eux. Sous peine de les voir repartir encore une fois, il nous faut leur trouver de l'emploi. Abstraction faite de l'Irlande, c'est le Canada qui, à proportion de sa population, a envoyé le plus d'immigrants aux Etats-Unis, et malgré tout notre population continue à augmenter, quoique lentement. Nous avons la population, des terres, des forêts et des mines, mais il nous faut aussi des chemins de fer, des routes transcontinentales, capables de lutter contre les autres lignes, si nous voulons atteindre le but—faire surgir un nouveau Canada là où il n'y a aujourd'hui que de vastes solitudes.

Après neuf mois de réflexion, l'opposition nous donne sa réponse au projet du gouvernement dans l'amendement proposé par son chef. Bien qu'il couvre toute une colonne de journal, il se trouve résumé dans le dernier paragraphe qui demande le renvoi du projet du gouvernement en faveur d'une action énergique et immédiate, pour le remplacer par une politique d'expectative qui n'engage à rien et ne compromet personne. Après avoir récapitulé ce qu'il considère être les besoins du pays au point de vue du transport, et sans dire un mot de la nécessité d'une voie transcontinentale concurrente, la seule chose à laquelle il engage ses partisans, c'est de conseiller au gouvernement de s'assurer les services des meilleurs experts en la matière, c'est-à-dire de nommer une commission et d'attendre son rapport.

S'il existe un doute sur l'opportunité d'une grande entreprise, et si ce doute provient du manque de renseignemnts, une commission est assurément une excellente chose. Mais quant au besoin d'une ligne transcontinentale concurrente il ne peut y avoir de doute que dans l'esprit de ceux qui veulent douter de parti pris. Il ne peut pas y en avoir, non plus, quant aux avantages qui résulteront de son établissement. Le gouvernement et l'opposition pouvaient différer d'opinion sur les moyens à prendre pour doter le pays de ce chemin de fer ; mais ce n'est pas à ce point de vue que se place l'honorable chef de l'opposition, par son amendement, pour combattre le projet du gouvernement. L'amendement demande à la Chambre de ne pas ratifier le contrat pour la construction en sept ans, à partir du mois de décembre prochain, bien qu'un dépôt de cinq millions de dollars ait été fait pour garantir l'exécution des travaux, et à la place il nous offre une commission d'enquête.

Une colonne de dissertations sur les besoins du pays, loin de faire perdre de vue, ne peut que faire ressortir davantage le fait que l'opposition se garde bien d'offrir quoi que soit pour répondre à ces besoins. Cela est rendu plus évident encore par le fait que le contre-projet de l'an dernier pour lequel on réclamait le mérite de remédier plus promptement aux griefs exstants, est mort de sa belle mort, sans que personne n'ait osé le ressusciter cette année.

On comprend encore mieux l'esprit et le but de cet amendement long et compliqué, si on se rend compte des intérêts qu'il est appelé à servir. Quels sont les grands intérêts agricoles, miniers, forestiers, financiers, industriels ou commerciaux qui auraient à souffrir de l'adoption du projet du gouverne-

ment ? Quel est le seul de ces intérêts qui ne profiterait pas, dans une large mesure, de la construction d'un nouveau chemin de fer transcontinental ? En combattant ce projet, on combat tous les grands intérêts du pays, à l'exception peut-être de ceux du chemin de fer Canadien du Pacifique que lui garantit son monopole.

La geurre acharnée qu'on a faite l'an dernier au nouveau transcontinental et qu'on a reprise cette année, est menée uniquement dans l'intérêt du Canadien du Pacifique et de son monopole. L'adoption du contre-projet de l'opposition lui assurerait la continuation de son monopole dans l'ouest, et constituerait un obstacle au progrès dans l'ouest et dans l'est. Le Canadien du Pacifique est une grande compagnie, mais elle est restée trop longtemps sous la direction de nos amis de l'opposition. Ce n'est pas sans raison qu'on l'a dénommée "l'Etat sur des roues". L'Etat est aujourd'hui plus important que cette compagnie, toute grande qu'elle est, et si nous voulons progresser, il nous faut avoir de la concurrence.

Il suffit de lire les paragraphes numérotés de la fin de l'amendement pour faire disparaître tout doute quant aux intérêts qu'il est appelé à servir. L'honorable chef de l'opposition voudrait, après avoir obtenu l'avis et l'aide d'une commission, (1) construire des chemins de fer dans l'ouest, (2) construire des chemins de fer dans l'est, (3) développer et améliorer les canaux, les rivières et les ports et (4) faire des études pour la construction future de chemins de fer au nord d'Ontario et de Québec. Mais il ne voudrait pas entreprendre, ni même recommander la construction, soit par le gouvernement, soit par une compagnie, ou par les deux à la fois, d'un chemin de fer qui pourrait faire concurrence au Canadien du Pacifique, ou qui pourrait servir à autre chose qu'à alimenter la ligne du Canadien du Pacifique.

Dans le discours qu'il a prononcé à l'appui de son amendement, l'honorable chef de l'opposition a fait des allusions discrètes à la nationalisation des chemins de fer, mais il s'est bien gardé de se prononcer dans un sens ou dans l'autre, laissant à ses auditeurs d'en prendre et d'en laisser ce qu'ils voudraient. Si lui et ses partisans sont en faveur de la nationalisation des chemins de fer, qu'ils le proclament hardiment en appuyant la proposition du gouvernement, car ce projet va plus loin dans cette direction que tout ce qui a été proposé au parlement depuis 1875, quand le gouvernement libéral décida la construction du Canadien du Pacifique, comme une entreprise de l'Etat, et fut combattu et finalement renversé par les conservateurs, pour avoir adopté cette politique.

Le projet actuel rend l'Etat propriétaire de toute la division de l'Est—une distance de 1,800 milles ; il lui donne une première hypothèque et une certaine juridiction sur la division de l'ouest, le droit d'établir les tarifs sur tout le réseau, un privilège de circulation pour les convois de l'Intercolonial et le droit de faire concurrence aux autres lignes pour le trafic, depuis Halifax et Saint-Jean jusqu'à Port-Simpson, du moment que le premier rail sera posé.

Les partisans de la nationalisation des chemins de fer ne peuvent ni ne doivent ignorer que l'opposition a combattu avec acharnement cette partie du chemin qui sera plus directement sous la direction du gouvernement, et qui fait plus directement concurrence au Canadien du Pacifique. Cela est une preuve que nos adversaires combattent dans l'intérêt du monopole du Canadien du Pacifique et non pour la nationalisation des chemins de fer.

Une autre occasion de déterminer la nationalisation des chemins de fer s'est présentée lorsque la question de construire le chemin de fer du Crow's Nest Pass, fut soumise à la Chambre. Si je me rappelle bien, j'ai été le seul à demander que l'Etat fût propriétaire de ce chemin. Pas un seul député de la gauche n'a soufflé mot de la question et beaucoup de ceux qui étaient alors membres de cette Chambre sont encore ici aujourd'hui, mais le chemin de fer du Crow's Nest Pass devait être un tributaire important du Canadien du Pacifique tandis que le nouveau transcontinental lui fera concurrence.

La question n'est pas de savoir si nous devons avoir un chemin de fer transcontinental construit dans telles ou telles conditions, mais si le Canada continuera à être la victime d'un monopole, ou s'il jouira des avantages de la concurrence dans le trafic transcontinental.

L'an dernier, on combattait le contrat parce qu'il était trop onéreux pour la compagnie ; on prétendait qu'elle ne pourrait pas exploiter profitablement le chemin. Cette année, on le combat parce qu'il est trop onéreux pour le pays. On allègue que l'Etat paie des sommes considérables pour lesquelles il ne reçoit pas d'avantages appréciables. Toutes les raisons sont bonnes, pourvu qu'elles soient hostiles au projet. On a dit et répété que pour l'unique avantage du Grand Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique le pays contracte des obligations s'élevant de 150 à 170 millions de dollars. On a cherché à créer l'impression que dans cette entreprise, les obligations du Grand-Tronc-Pacifique et celles du gouvernement seront respectivement de 15 millions et 150 millions de dollars. C'est le contraire qui est vrai. Le cas est exactement celui d'un particulier faisant de bonnes affaires, possédant un terrain et mille dollars en argent, et qui entreprendrait de construire une maison de $10,000. Je mets dans l'entreprise ces mille dollars et une compagnie de prêt lui en fournit neuf mille, contre une hypothèque sur tout l'immeuble, pour garantir son capital et les intérêts. Qui contracte l'obligation de dix mille dollars ? Est-ce la compagnie de prêt ou l'emprunteur ? Si l'emprunteur ne paie pas, la compagnie

restera avec ses mille dollars et la maison. C'est donc lui et non la compagnie qui encourt le risque et l'obligation.

Si le Grand-Tronc-Pacifique ne paie pas l'intérêt sur la partie du coût de construction garantie par le gouvernement, le Grand Tronc perd la direction du chemin et le Grand-Tronc-Pacifique les recettes et tout ce que rapportent les $45,000,000 d'actions privilégiées et ordinaires et qu'il est autorisé à émettre. Le gouvernement prend la direction du chemin et devient unique propriétaire de $20,000,000 de matériel roulant fourni pour la compagnie, pour en assurer l'exploitation. L'Etat et la compagnie entreprennent la construction de ce chemin avec la conviction que le trafic sera suffisant pour assurer le service des intérêts sur le coût de l'entreprise ; mais si ces espérances ne se réalisent pas, c'est la compagnie et non l'Etat qui perd sa mise de fonds.

On a tellement parlé des énormes obligations encourues par l'Etat et des profits mirobolants que la compagnie pourra réaliser illégitimement, qu'une comparaison s'impose. Elle s'impose avec d'autant plus de force que, dans le cas actuel, il ne s'agit pas seulement de faire manquer l'entreprise, mais de renverser, en même temps, le gouvernement pour remettre les rênes du pouvoir à nos adversaires qui, en vrais conservateurs, citent continuellement leur carrière passée, garant de leur conduite future.

Le nouveau transcontinental aura moins de 3,600 milles de longueur. Le chemin de l'opposition calcule qu'il coûtera au pays $150,000,000. Qu'il nous coûte les 15 ou 20 millions de dollars, chiffre auquel nous l'aurons subventionné, sous forme d'intérêts, ou qu'il nous coûte 150 millions, l'Etat aura la haute main sur les tarifs, depuis le premier jour.

D'après le dernier rapport du ministère des Chemins de fer et Canaux, la longueur totale du chemin de fer Canadien du Pacifique est de 3,838 milles. Cela comprend certains embranchements et raccordements, outre la ligne principale dont la longueur est de 3,387 milles. Aux termes d'une stipulation spréciale de sa charte, le chemin de fer Canadien du Pacifique est exempté de toute ingérence du gouvernement dans la fixation des tarifs. On calcule que le chemin a coûté $20,000,000. Il a reçu en subventions, du gouvernement fédéral, des provinces et des municipalités, $26,000,000 en argent ; du gouvernement fédéral, 574 milles de voies ferrées qui ont coûté $35,000,000 ; du gouvernement fédéral, 25,000,000 d'acres de terre dont 10 millions d'acres peuvent être estimées à $1.50 l'acre et 15 millions à $5 l'acre, soit un total en terre, de $90,000,000 ou une subvention globale de $150,000,000—autant que ce que coûterait au pays le nouveau transcontinental s'il était construit entièrement par l'Etat et restait sa propriété. Et cependant l'Etat ne possède pas un pouce de ce chemin, il ne détient pas une seule de ses actions, et n'a absolument rien à voir dans ses affaires.

Le capital-actions du chemin de fer Canadien du Pacifique est de $84,000,000 dont $72,000,000 sont payés. La compagnie est autorisée à émettre des obligations jusqu'à concurrence de $142,000,000 et elle en a placé pour $118,000,000. Le capital payé tant en actions qu'en obligations, sur lequel le trafic rapporte actuellement un intérêt de 3½, 4 et 5 pour 100, sur une dépense de $200,000,000, est de $248,000,000, mais la compagnie est autorisée à émettre des actions et des obligations pour $270,000,000 et à retirer des intérêts et des dividendes sur cette somme, à même les recettes du chemin, sans que le gouvernement puisse intervenir en aucune manière.

En effet, l'intérêt est servi régulièrement, et l'année dernière, il y a eu un surplus des recettes sur les dépenses, une fois toutes réclamations payées pour intérêt et dividendes, au montant de cinq millions.

Le Canadien du Pacifique paie l'intérêt au taux moyen de 4 pour cent sur $64,000 pour chaque mille de sa ligne, et même sur les 574 milles que le pays a construit à ses frais et remis à la compagnie. On estime à $35,000,000 le prix de revient de cette partie du Canadien du Pacifique. Ce montant forme partie de la dette du Canada, sur laquelle l'intérêt est, disons, de 3½ pour cent, soit un million et quart—somme qui doit être prélevée chaque année sur le produit de l'inpôt. Mais, en outre, le trafic paie 4 pour cent sur une capitalisation de $64,000 par mille, ou près de un million et demi par année. Voilà donc 2¾ millions que le peuple paie chaque année sous forme de taxes ou de frais de transport sur les 574 milles de chemin que le gouvernement libéral avait construit et que le gouvernement conservateur donna.

Le prix de revient des 1,800 milles de la division de l'Est du nouveau transcontinental est estimé par le chef de l'opposition à, disons, $40,000 par mille, soit $72,000,000. C'est là le prix de revient pur et simple, sans rien de plus, et le trafic n'aura à rapporter que 3 pour cent sur ce prix. Aux termes du contrat passé par le gouvernement, le peuple devra prélever sur les recettes provenant du trafic $2,000,000 par année pour la propriété absolue de 1,800 milles de chemin de fer, contre 2¾ millions qu'il paie sur 574 milles du Canadien du Pacifique, dont cette compagnie retient l'entière propriété, sans que le pays ait rien à y voir. L'excédent du capital réel calculé sur l'estimation primitive du Canadien du Pacifique, sans aucunement parler des subventions, lesquelles ont soldé tout le prix de construction, est de $48,000,000,—trois millions de plus que le capital autorisé du Grand-Tronc-Pacifique.

Il faut juger les hommes et les partis politiques, d'après leurs actes, et non pas d'après leurs discours. En vue de l'his-

toire passée du parti conservateur, par rapport au chemin de fer Canadien du Pacifique, quelque sagement que ce parti et ses chefs puissent parler de la grande question des transports, de la capitalisation excessive dans les entreprises de chemin de fer ; quelque obscurément et cauteleusement qu'ils puissent suggérer l'idée de la nationalisation de ces entreprises, le pays ne saurait les charger de la mission d'établir les voies de communication requises, ou rejeter, d'après leur conseil, la proposition de pourvoir sur-le-champ et d'une manière complète à ces besoins actuels et pressants, ce qui aurait pour effet de laisser le champ libre au Canadien du Pacifique. La politique du gouvernement est de développer le Canada en détruisant les monopoles. La politique de l'opposition est, comme elle l'a toujours été—et jamais plus manifestement qu'au cours de ce débat, l'année dernière et cette année—de défendre les monopoles, le Canada dût-il périr.

Tout en regrettant que les conditions du contrat avec le Grand-Tronc-Pacifique aient été modifiées, je constate avec plaisir que les stipulations relatives à l'exploitation du chemin—qui sont les plus importantes—restent exactement ce qu'elles étaient. Les stipulations relatives à la détermination exacte du prix de revient ; à la réglementation des tarifs ; à la propriété publique de la division de l'Est et à la garantie de son exploitation; aux privilèges de circulation pour le chemin de fer Intercolonial et autres chemins, toutes ces stipulations restent ce qu'elles étaient. Les modifications ont trait seulement au prélèvement des fonds requis pour l'exécution du projet. Comme on l'a dit, c'est seulement dans le cas où l'entreprise échouerait—ce que personne ne prévoit, et, moins que tous autres, ceux qui s'opposent si vivement à son exécution—que le contribuable pourra être appelé à payer un seul sou de plus en vertu du nouvel arrangement. Il est regrettable que, par suite du retard dans la ratification du contrat par la Chambre, l'an dernier, nous nous soyons trouvés à subir les effets d'une période de gêne financière qu'on n'avait pas prévue quand les négociations furent conclues, et en raison de laquelle les fonds ne purent être obtenus dans les conditions qu'on avait déterminées d'avance. Il est possible que le discrédit qui fut jeté, avec tant de persistance et de parti pris, sur l'entreprise par l'opposition ait eu l'effet attendu de rendre difficile le prélèvement des fonds. Il serait étrange assurément qu'avec les armes fournies l'an dernier en cette Chambre par l'opposition, son ami le Canadien du Pacifique n'eût pu effrayer le capitaliste anglais au point de l'empêcher de patronner l'entreprise aux conditions favorables pour le pays qui avaient été fixées. Il est regrettable qu'il soit devenu nécessaire de conclure un nouvel arrangement ; et la principale cause de regret, c'est le retard que cela entraîne et va entraîner dans l'exécution du projet. Mais si le chemin doit être construit, quelqu'un devra en payer les frais. Si l'argent est cher, ces frais seront nécessairement plus élevés ; et si le pays n'a pas assez de confiance dans l'entreprise pour voir à ce qu'elle soit menée à bonne fin dans les conditions défavorables du moment, on ne peut guère s'attendre à ce que le capitaliste anglais soit plus confiant. Il s'agit tout simplement d'accepter les nouvelles conditions du marché monétaire ou de renoncer au projet. Je suis d'avis que le gouvernement a agi sagement et dans l'intérêt public en acceptant le contrat modifié, qui met la compagnie tout à fait en mesure de s'assurer les fonds nécessaires à l'entreprise.

La dépression qui s'est manifestée dans le marché monétaire universel et a nécessité ces nouvelles conditions, est un avertissement que le Canada, comme les autres pays du monde, peut bien être à la veille d'une période sérieuse de gêne financière. S'il en était ainsi, il serait au plus haut degré de l'intérêt du Canada de ratifier sans faute et sans retard indu le contrat qui va assurer l'exécution de cette grande entreprise. Grâce principalement à nos amis de l'opposition, nous avons été jusqu'à présent rejetés en arrière d'un an, et le résultat c'est qu'il nous faut conclure un marché moins avantageux. D'après tout ce que nous pouvons connaître, un nouveau retard d'un an ruinerait l'entreprise ou nous mettrait dans l'obligation d'accepter des conditions encore moins avantageuses. Si jamais nous avons besoin du chemin de fer, c'est tout de suite. Chaque jour de retard, quand une nouvelle période de gêne financière est imminente, augmente les chances des monopoleurs et affaiblit celles des partisans de la concurrence. Nous avons eu le règne du monopole dans l'ouest pendant vingt ans ; nous voulons maintenant la concurrence ; nous la voulons dans toute l'étendue du Nord-Ouest et d'un océan à l'autre. Plus tôt nous l'aurons, mieux ce sera pour l'ouest, et pour tous les intérêts canadiens légitimes, à la fois dans l'est et dans l'ouest.

M. RUFUS POPE (Compton) : Après avoir prêté l'oreille à cette dissertation assez habile que vient de nous lire l'honorable député d'Alberta (M. Oliver), et à laquelle j'ai observé que vous, M. l'Orateur, aviez donné une attention toute particulière, je suggérerais à cet honorable député (M. Oliver) à l'avenir de parler d'abondance. Je lui ai entendu prononcer beaucoup de discours en cette Chambre avec beaucoup d'entrain et de vigueur ; et la députation, j'en suis sûr, reconnaîtra avec moi que, s'il est intéressant quand il parle, il n'est pas aussi attachant quand il lit. Bien entendu, si l'honorable député, pris de court, a préparé ce travail en vue de le publier dans son journal d'Edmonton, nous lui pardonnerons de nous l'avoir lu avant de l'expédier par la malle de l'ouest ; nous ne voudrions pas en empêcher la publication à Edmonton. Je désire en même temps féliciter l'honorable député de l'attitude très indépendante qu'il prend sur

toutes les questions qui se débattent en cette Chambre. Il vient de ce pays du nord qui produit les natures fortement trempées. Quand je visite cette partie du Canada, on me vante à tout instant l'indépendance de caractère de ses représentants. Je me suis permis de dire à quelques citoyens de ce district qu'assez étrangement nous, qui passons avec lui de trois à six mois de l'année, virtuellement sous le même toit, nous n'avons jamais fait cette observation. Nous avons frayé avec lui, mais jamais il ne nous a été donné de relever chez lui la moindre trace de cette indépendance politique qu'on lui attribue. Je suis persuadé que les monopoleurs, comme il les appelle, que le Canadien du Pacifique et le Grand Tronc de l'avenir, et toutes les grandes compagnies de transport vont publier le discours que l'honorable député de vient de prononcer. Ces compagnies vont lui être reconnaissantes, car s'il est une chose que ces compagnies redoutent, c'est un chemin de fer national dans la véritable acception du mot : un chemin de fer construit et possédé par le peuple et exploité suivant son désir. L'honorable député, dans cette jolie composition qu'il vient de nous lire, déclare qu'en autant qu'il dépend de lui, tout danger de concurrence de la part du chemin de fer national sera supprimé. De ce chef l'honorable député a droit à la reconnaissance de ces grandes compagnies qui, d'après lui, profitent de leur position pour exiger des taux trop élevés, et elles ne la lui ménageront pas. Je ne sache pas qu'aucun honorable député ait eu une plus belle occasion d'établir son droit à la réputation que lui ont faite certains de ses électeurs, d'homme indépendant, soucieux du bien public. M. l'Orateur, regimber n'est pas prouver son indépendance. Certains de ces messieurs qui nous arrivent de ces vastes plaines semblent croire que tout ce qu'ils ont à faire est de regimber. Quel cas le gouvernement fait-il de quelques ruades de temps en temps, pourvu que le cheval tire à plein collier au commandement ? Jamais l'honorable député n'a été prié de soulager le gouvernement de quelque fardeau sans qu'il ait mis tout son cœur et toute sa force à le faire. Il regimbe dans l'Alberta, mais il tire franc au parlement. Si ces messieurs qui se font gloire de cet esprit d'indépendance regimbaient dans un but pratique, ils se lèveraient en Chambre et feraient des demandes dans l'intérêt de leur grand pays. Qu'ils donnent un vote indépendant, qu'ils parlent avec indépendance en cette enceinte. Qu'ils ne se contentent pas de ruer, mais qu'ils refusent d'avancer quand le gouvernement veut les conduire. Nous apprécierons alors leur esprit d'indépendance : nous serons mieux disposés à nous laisser sermonner pendant des heures par ces représentants du peuple si indépendants. M'est avis que les intérêts de ce grand pays de l'ouest auraient été grandement favorisés en matière de transports, s'il y avait eu moins de regimbement et plus de travail réel en Chambre de la part de députés soi-disant indépendants. J'ai le plaisir de visiter l'ouest tous les ans, et dans toutes mes pérégrinations, si j'excepte l'embranchement de la Passe du Nid-de-Corbeau, c'est constamment sur des chemins de fer construits par le gouvernement qui a précédé celui-ci que j'ai voyagé.

Si le développement n'a pas été plus rapide, ce n'est pas parce que ces messieurs n'ont pas été avertis. Il y a quatre ou cinq ans, mon humble voix se fit entendre avertissant les ministres qu'ils n'étaient plus au courant des besoins de ce vaste pays. Je déclarai alors qu'il nous faudrait un nouveau transcontinental. Et personne ne me contredit. Mais j'affirme que ceux aux frais de qui ce chemin sera construit, compagnie ou peuple canadien, devraient en être les propriétaires. Je traiterai cette question un peu plus tard.

Quant à la question qui a occupé l'attention de la Chambre au commencement de cette séance, j'aimerais à en dire un mot. Les membres de la gauche ne se figurent pas qu'il soit impossible de rien leur apprendre ou qu'ils soient au-dessus de tout reproche. Ils souffrent qu'on leur fasse la leçon. Mais, M. l'Orateur, nous tenons à ce que ceux qui nous font ainsi la leçon nous inspirent quelque respect. Quand d'honorables députés de la droite nous parlent de haute moralité, de convenance parlementaire et d'obligations sacrées, comme l'honorable député d'Essex-sud l'a fait, hier soir, et que, jetant les yeux sur les banquettes en face de nous, nous apercevons au premier rang leur leader, qui l'année dernière, au dire de M. Blair, pria celui-ci de rester muet à son siège pendant qu'un autre se chargerait de faire voter par la Chambre des résolutions qu'il condamnait, faut-il s'étonner que nous demandions d'autres prédicateurs sur ces questions de haute moralité politique ? Nous n'avons pas oublié que naguère, vers 1873, quand les conservateurs furent renversés du pouvoir par ces messieurs, les hommes mêmes qui sont au premier rang des banquettes ministérielles parcoururent le pays ayant à la main des papiers qui avaient été volés, et pour le vol desquels les voleurs—tels que le secrétaire particulier du regretté J. J. C. Abbott—avaient reçu de l'argent du parti libéral. Nous n'aimons pas à nous faire prêcher la morale par les maîtres de gens pareils. Qu'ils changent de prédicateurs s'ils veulent que nous leur prêtions l'oreille.

Mais, M. l'Orateur, ce n'est pas la seule preuve de la part de ces honorables messieurs. Nous voyons le premier ministre, en proposant les résolutions ayant trait à cette question très importante à l'étude actuellement, citer les œuvres de missionnaires et de voyageurs vivant il y a 250 ans. Cet honorable premier ministre s'est donné beaucoup de mal pour insinuer que les députés de la gauche se réjouissent de toute preuve ten-

dant à établir que le pays situé entre nous et la mer du nord n'est pas favorable à l'agriculture ou propre à la colonisation. Il nous a parlé de montagnes de renseignements qu'il allait nous fournir sur ce pays, ajoutant qu'il nous suffirait de faire l'ascension de ces montagnes pour connaître les beautés du pays. Il nous a reproché de nous réjouir quand les gens décrivaient cette contrée comme un pays de pins des rochers. Or, M. l'Orateur, quel est celui qui a le premier lancé ce mot de pin des rochers pour caractériser ce pays ? Dans le compte rendu des débats de l'année dernière, nous trouvons reproduites les paroles suivantes, dont le premier ministre lui-même s'est servi en présentant les résolutions relatives au Grand-Tronc-Pacifique :

Un autre fait qui ne le cède en importance qu'à l'existence d'une vaste étendue de terres arables dans cette contrée et à son climat modéré, c'est qu'elle est couverte d'immense forêts d'épinettes blanches, de pins des rochers (jack pines) et de peupliers. La valeur de cette catégorie d'essences de haute futaie, on le sait, va toujours croissant ; leur marché s'agrandit constamment, et riche, en vérité, est le pays qui possède des ressources illimitées en pareilles variétés d'essences.

Depuis la dernière session, aux réunions publiques, je ne me suis pas gêné de dire que je ne connaissais rien de ce pays, mais que j'en connaissais, néanmoins, tout autant que n'importe quel homme politique. Puis j'ajoutais : Vous qui songez à émigrer de l'est vers l'ouest, qui êtes à la recherche d'établissements pour vos enfants, laissez-moi vous lire la descriptions que le chef du gouvernement nous a faite de ce pays. Il est à présumer que le très honorable premier ministre est allé à ses propres " montagnes de renseignements ", et qu'il a travaillé là longtemps et fermement. Et qu'en a-t-il rapporté ? " Pins des rochers et peupliers ".

Or, M. l'Orateur, si quelqu'un voulait décrier à tout jamais le sol du Canada, il ne pourrait rien trouver de plus fort que de le représenter comme la terre nourricière du pin des rochers et du peuplier. Ainsi, lorsque très honorable premier ministre nous reproche de décrier ce pays comme la patrie du pin rabougri, il se trouve que ce sont ses mots dont nous nous sommes servis. J'espère que cette contrée du nord est tout ce que nous pourrions désirer. J'espère que la suite des événements nous fera voir que le centre du Canada renferme un territoire de minéraux, en bois et en terres agricoles, qui supportera un jour une nombreuse population. Mais pour le moment nous n'en savons rien. Nous savons ce que l'honorable premier ministre nous a dit dans son discours, et c'est tout. Voici encore quelques-unes de ses observations :

Entre ces deux groupes de population, toutefois, il y a une étendue de plusieurs centaines de milles inhabitée et difficilement habitable——

C'est là la description du pays fournie par le très honorable premier ministre dans son discours de l'autre jour, en parlant d'une partie du pays où croît ce pin des rochers. C'est là ce qu'il peut trouver de mieux dans le but de prouver que c'est un vrai jardin de roses ; et nous le voyons ensuite chercher dans les relations des missionnaires la preuve de la beauté de ce pays. Or, que dit le missionnaire dont il a cité les paroles :

Je puis assurer qu'au quinzièsme de juin, il y avoit des roses sauvages aussi belles et aussi odoriférantes qu'à Québec, la saison mesme m'y paroissoit plus avancée, l'air fort doxu et agréable. Il n'y avoit point de nuit quand j'y estois, le crépuscule n'estoit point encore finy au couchant, quand l'aube du jour parcissoit au levant du soleil.

Nous voilà assez loin au nord, M. l'Orateur,—six mois de jour et six mois de nuit. Il n'aurait qu'à faire cent milles de plus vers le nord pour atteindre le cercle de perpétuelle apparition. Mais où cette rose fleurissait-elle ainsi ? A la baie d'Hudson. Or, notre chemin ne passe pas par là. D'où notre voyageur était-il parti ? De Québec et de Tadoussac, dans la région du lac Saint-Jean, en se dirigeant vers la mer du Nord, et non pas en se dirigeant de l'est à l'ouest, comme doit le faire la voie du Grand-Tronc-Pacifique. Et le premier ministre prend sur lui de nous donner à entendre, ainsi qu'au grand public, que cette description de bosquets de roses s'applique au pays que notre chemin de fer doit traverser. Pourquoi n'a-t-il pas continué sa citation :

Le sixiesme, nous reprismes nostre rivière avec bien de la peine, à cause de la rapidité de son cours et des fréquentes cheutes d'eau qui l'entrecoupent. . . . Il faut porter les canots et tout le bagage à travers le bois, tantost entre de hautes et affreuses montagnes, tantost par des vastes campagnes et par des chemins fort fascheux.

Il aurait pu également nous lire le passage suivant :

Il est vray que ce voyage est extrêmement difficile, et que tout ce que j'en escris n'est que la moindre partie de ce qu'il y faut souffrir. Il y a 200 saults ou cheutes d'eau, et partant 200 portages, où il faut porter canot et équipage tout ensemble sur son dos ; il y a 400 rapides, où il faut avoir toujours une longue perche aux mains, pour les monter et les franchir.

Mais pourquoi, M. l'Orateur, lire tout cela ? Il ne s'agit pas de la route que ce chemin de fer doit suivre; le pays que le narrateur décrit, et où l'honorable premier ministre a trouvé des roses, est dans une direction tout opposée. Bien plus, M. l'Orateur, entre cet endroit et le lac où sont ces grandes prairies herbues dont le premier ministre nous a parlé, l'autre jour, le missionnaire nous décrit les chaînes de montagnes qu'il lui faut franchir tous les deux jours, ainsi que les nombreuses cascades qui entrecoupent ce pays difficile à traverser. Je ne veux pas dire, M. l'Orateur, que nous ne parviendrons pas à y faire passer un chemin de fer; ce n'est pas du tout ma prétention. Mais d'autre part, le très honorable premier ministre n'a pas le

droit de chercher à tromper le peuple sur une question de cette importance, entraînant la dépense d'au moins $150,000,000 de notre argent. Il n'a pas le droit de nous faire croire que sa description s'applique au pays que le chemin de fer en question doit desservir, quand elle s'applique tout au plus à une contrée que le chemin de fer va simplement toucher. Toute cette affaire, M. l'Orateur, n'est-elle qu'une farce, ou désire-t-on sérieusement construire le chemin ? Allons-nous solder les neuf dixièmes des frais de construction de ce chemin, tandis que le Grand Tronc n'en supportera qu'un dixième, pour qu'ensuite nous en fassions don à cette compagnie ? Allons-nous accepter la description fournie par le très honorable premier ministre, comme si elle s'eppliquait au pays que le chemin de fer doit desservir, tandis que, de fait, il n'en est rien ? Ne serait-il pas bon de montrer quelque considération pour l'intelligence des députés ? Il doit se trouver des questions, à l'occasion desquelles vous et moi, en qualité de membres indépendants de ce parlement, avons le droit d'exiger d'être traités avec considération, même par un homme occupant la position de premier ministre du Canada. Nous avons le droit d'exiger que losqu'il fait mine de décrire le pays à travers lequel le chemin de fer doit passer, il ne nous fournisse pas à la place la description d'un tout autre pays. M. l'Orateur, j'enregistre mon protêt contre cette manière d'agir ; nous n'en voulons plus.

Puis, M. l'Orateur, nous n'avons aucunement à nous occuper de la question de savoir si le chemin de fer en question va coûter plus cher ou moins cher que le Canadien du Pacifique. Celui-ci fut construit en d'autres temps, et en dépit de l'opposition de ces messieurs de la droite. Sa construction leur a permis de parvenir où ils sont aujourd'hui, tirant avantage des grandes récoltes et des grands revenus du Canada. Elle leur a permis de dépenser des millions et des millions de plus qu'aucun autre gouvernement a jamais songé à dépenser dans notre pays. C'est là ce qu'ils doivent à ceux qui out conçu l'idée du chemin de fer Canadien du Pacifique ; et je leur déclare, s'ils avaient été sincères et patriotes, s'ils n'avaient pas décrié le pays que traverse le chemin de fer Canadien du Pacifique, s'ils ne l'avaient pas décrit comme un pays de glaces, de savanes et de marécages (et leurs propres expressions sont conservées dans les " Débats " du temps), oui, si ces messieurs avaient été loyaux et patriotes, et si le preux chevalier d'Oxford-sud s'était montré digne du titre qu'il porte aujourd'hui, nous n'aurions pas été contraints de faire les sacrifices de terres et d'argent auxquels il nous fallut consentir afin d'assurer la construction du chemin. Car nous étions contraints de payer 5 et 6 pour 100 d'intérêt sur l'emprunt, tandis que le très honorable sir Richard Cartwright remplissait les périodiques anglais d'articles dénigrant le pays et l'entreprise. Mais nous nous assurâmes l'appui de l'opinion publique et menâmes l'entreprise à bonne fin. Bien plus, le très honorable ministre le sait, en dépit de ce grand sacrifice d'argent et de terres qu'il nous fallu faire, nous n'avons pas déboursé la somme que ces messieurs avaient prétendu qu'il faudrait débourser, pendant les quatre années qu'ils furent au pouvoir. Heureusement, ils furent défaits ; nous leur succédâmes, et le chemin fut construit à moins de frais qu'ils ne l'avaient prédit. Il coûta beaucoup d'argent, je le reconnais, mais d'autre part, il assura d'énormes avantages au Canada et aux Canadiens.

Maintenant, M. l'Orateur, nous arrivons à la question d'une seconde ligne transcontinentale. La Compagnie du Grand Tronc s'adressa au comité de chemin de fer, en vue d'obtenir une charte pour une ligne de North-Bay à son réseau de l'est. Sir Charles Rivers-Wilson a prononcé un discours, contenu dans ce rapport que l'honorable gentleman a prétendu être tronqué. S'il existe des comptes rendus tronqués de cette assemblée, ils se trouvent dans les journaux de Londres, qui ne refusent pas toujours de publier moyennant finance les manuscrits qu'on leur remet. On nous révèle les secrets d'une grande assemblée publique des actionnaires du Grand Tronc, où l'on a débattu des questions d'une importance vitale pour le Canada, telle que celle de la construction du chemin en question, et où un des directeurs de la compagnie se serait vanté d'avoir forcé notre gouvernement à entrer en société avec le Grand-Tronc. Je dis que s'il y a réellement société, si c'est là une assemblée de nos associés, où l'on discute les conditions d'une entreprise dans laquelle, comme nation, nous sommes appelés à faire notre part, alors nous avons bien le droit d'avoir le compte rendu de toutes les délibérations de cette assemblée, afin que le peuple canadien soit pleinement renseigné à cet égard. Le peuple canadien doit même de la reconnaissance à M. Osler, ou à tout autre honorable député qui a obtenu ce compte rendu textuel pour l'usage de la députation. Comme je viens de le dire, lorsqu'il fut d'abord question d'obtenir une charte, la ligne devait être construite de North-Bay et se diriger vers l'ouest.

A quelle époque remonte ce marché? On en a jeté les bases lors des cérémonies du couronnement du roi. Le premier ministre se trouvait à Londres ; M. Hays, le sénateur qui ne pouvait pas attendre et nombre d'autres s'y trouvaient également. Pendant la traversée de l'Atlantique, ces messieurs ne se doutaient pas, éloignés qu'ils se trouvaient de l'un et de l'autre continents, que des oiseaux pouvaient transmettre les messages par mer aussi bien que par terre. Leurs secrets furent donc surpris, et on me les livra au moment où les voyageurs débarquaient. Ces secrets, je ne les ai volés à personne. Je n'ai pas été obligé, non plus, de payer personne pour me les faire livrer. On m'apprit que le parlement devait être saisi d'un

vaste projet de chemin de fer transcontinental auquel le Grand Tronc devait être mêlé. C'était en novembre. Le parlement ne fut convoqué que le 12 mars suivant. Le seul fait nouveau dont on eut à s'occuper dans le temps, ce fut l'entrée en scène d'un certain groupe de Québécois qui se produisit lorsque le Grand-Tronc-Pacifique fit sa demande. Voilà l'opposition singulière à la quelle sir Rivers-Wilson fit allusion. Je suppose que le pauvre vieillard avait fini par s'apercevoir au comité des chemins de fer de ce qui se passait. On lui dit que l'opposition venait de notre part. L'attitude de la gauche était alors ce qu'elle est encore aujourd'hpi : nous voulions que le trafic du Canada passât par les ports canadiens. Nous n'avons jamais demandé autre chose ; c'est ce que nous exigeons encore aujourd'hui, et nous prétendons que nous devrions rester propriétaires du chemin puisque c'est nous qui allons en payer tous les frais. Sir Rivers-Wilson s'aperçut qu'il était le jouet de ces gens—un groupe d'aventuriers, si je puis m'exprimer ainsi, de la ville de Québec. Je ne parle pas en ce moment de la Compagnie du Transcanadien. Le gouvernement compte au nombre de ses partisans des personnages bien connus qui sont constamment à ses trousses, dans l'enceinte parlementaire comme au dehors. Lorsque le Grand-Tronc-Pacifique s'adressa à nous, il se trouva aux prises avec ces entêtés-là. Bref, à la deuxème ou à la troisième séance du comité, on finit par indiquer par des points sur une carte—par des points seulement—le tracé d'une ligne entre North-Bay et Québec. Nous avons demandé ce que cela signifiait, et on nous répondit que c'était un nouveau tronçon. On ne s'était pas donné la peine de l'indiquer par un trait à l'encre, on s'était contenté de le pointiller. On nous dit qu'il s'agissait du prolongement sur Québec. Nous le savions. Le renseignement, nous ne l'avions pas volé. Il était aussi facile de se renseigner là-dessus qu'il l'a été à propos du document en question. Tout cela était depuis longtemps connu des membres de la Chambre. Des députés et des journalistes m'avaient renseigné. Ces messieurs de la droite sont loin d'être aussi discrets qu'ils le pensent. Il est facile de leur délier la langue en certains cas. Nous savions que l'on amenait le projet de l'avant pour servir des fins politiques, et que lorsque les directeurs du Transcanadien, qui étaient entièrement de bonne foi, se présentèrent ici, on leur répondit : " Nous ne pouvons pas nous occuper de votre projet ; il nous faut construire là." On fit donc mauvais accueil aux promoteurs du Transcanadien qui avaient consacré un temps considérable à l'étude de leur projet et avaient recueilli beaucoup de renseignements précieux sur la région que devait traverser leur chemin de fer ; néanmoins, grâce à ce génie merveilleux qui le caractérise, le gouvernement trouva moyen d'élaborer en une nuit le tracé d'un chemin traversant un paradis terrestre situé dans le nord de la province de Québec. Après cela, il fallut se reposer. Nous dûmes prendre des vacances, et lorsque je revins à Ottawa, je rencontrai en chemin de fer mes amis libéraux des provinces maritimes qui me dirent : M. Pope, vous êtes tenu, à titre de citoyen de l'est, d'appuyer notre projet.—Quel est-il?—Il s'agit, me répondit-on, d'obtenir que ce chemin de fer soit prolongé à travers les provinces maritimes.—Je verrai, répliquai-je, ce que vous aurez à dire à ce sujet. Le ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Emmerson) n'a élevé la voix qu'une seule fois. Il n'inspire pas confiance.

De quoi s'est-on occupé ensuite? Du trafic? Non pas. On s'est purement et simplement soucié des intérêts politiques ; on voulait s'assurer la majorité dans le district de Québec d'abord, puis dans les provinces maritimes. Et qu'est-il arrivé? Le gouvernement veut nous obliger à construire un chemin de fer partant non pas de North-Bay, mais de Winnipeg. Le Grand Tronc consentait à construire, suivant les conditions ordinaires, une ligne entre North-Bay et Winnipeg. Que le gouvernement ne lui ait pas permis de le faire, c'est ce qui me passe. L'établissement de cette ligne était prévu par la charte ordinaire que l'on avait accordée au Grand Tronc ; mais les ministres, dans un accès de générosité, ont décidé de construire 1,000 autres milles, et de nous contraindre à établir un nouveau chemin de fer d'une longueur de 1,900 milles, qui fera concurrence à l'Intercolonial pour lequel nous avons déjà dépensé $70,000,000. Le premier ministre nous a dit l'an dernier que le nouveau chemin de fer n'était pas susceptible de concurrencer l'Intercolonial, attendu que ce dernier aurait son propre trafic ; mais quelles raisons a-t-on alléguées à l'appui du prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal, et pourquoi aije voté pour ce prolongement? Parce qu'on a allégué que ce prolongement permettrait à l'Intercolonial d'atteindre les grands centres de l'ouest et que, étant ainsi relié aux canaux, le réseau de l'Etat pourrait effectuer les transports des produits de l'ouest. Or, s'il est bien vrai, ainsi que le prétend le premier ministre, que le nouveau chemin de fer transportera le blé au delà de la ligne de partage des eaux, comment le fera-t-il passer par l'Intercolonial? Mais, dit mon très honorable ami, l'Intercolonial pourra faire circuler ses convois sur cette ligne-là. Voici ce qui arrivera : la Compagnie du Grand Tronc, qui possèdera ce chemin, qui sera maîtresse de la voie, qui exercera un contrôle absolu en vertu de son bail et de ses droits de propriétaire, cueillera tous les voyageurs et tout le trafic le long du parcours de la ligne, et les convois de l'Intercolonial suivront ceux du Grand Tronc. Dans son discours, le premier ministre a dit que la division avantageuse du chemin serait celle des prairies ; cette opinion est aussi celle de M. Hays et de toutes les personnes versées dans les questions de chemins de fer. Le gouvernement étant résolu à construire 1,900 milles de chemin, pourquoi ne se chargerait-il pas également de construire le reste de la ligne, puisqu'il ga-

rantit les trois quarts du coût de la division de l'ouest et qu'il ne touchera aucun intérêt pendant dix-huit ans? Le Pacifique Canadien est construit depuis environ dix-huit ans. Depuis qu'il est établi, il a payé un grand nombre de dividendes à ses actionnaires. Cela ne veut-il pas dire que le gouvernement entend faire présent au Grand Tronc des profits que le Pacifique a réalisés depuis dix-huit années? Et pourquoi agit-il ainsi? Parce que, à l'instar de l'honorable député d'Alberta, il s'est trouvé pris entre deux puissantes corporations, le Pacifique Canadien et le Canadian Northern, et n'a pas osé prendre une attitude indépendante en construisant lui-même le chemin à travers la région de l'ouest.

Les députés de la droite ont fait des reproches amers au Pacifique, mais nul ne met autant d'empressement qu'eux à mettre à profit tout ce qu'ils peuvent obtenir de cette Compagnie. Ils n'ont eu ni la hardiesse ni le courage de prendre une attitude indépendante. Ils n'ont pas oublié qu'ils se sont prononcés, sous le régime de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, en faveur de la nationalisation des chemins de fer lorsqu'ils ont décrété la prolongation de l'Intercolonial jusqu'à Montréal. J'ai voté avec eux sur cette question, parce que je crois l'avenir du Canada intimement lié à la question du transport et au développement de l'ouest, parce que, à mon sens, il vaut mieux confier la réglementation des tarifs de transport au gouvernement ou à une commission indépendante de la politique qu'à n'importe quelle grande compagnie.

Quels sombres tableaux ne nous a pas faits l'honorable député d'Alberta (M. Oliver) dans le superbe discours qu'il a lu à la Chambre ! Qui peut dire que le Grand-Tronc-Pacifique ne pourra pas, à la faveur de son contrat, établir des tarifs semblables ? D'après l'honorable député, l'Intercolonial pourra faire circuler ses convois sur tout le parcours de la nouvelle ligne ; c'est possible, mais il n'obtiendra pas ce trafic. Le Grand Tronc se réservera tout le transport, et lorsque cette compagnie aura réussi à faire ratifier le présent contrat, elle aura encore plus d'empire sur le gouvernement qu'elle n'en exerçait lorsque, suivant lord Welby, elle détermina le gouvernement à s'associer avec elle. Si le gouvernement avait tenu à affirmer son indépendance à l'endroit du Grand-Tronc-Pacifique, il l'aurait fait avant que cette compagnie eût fourni son cautionnement; il a mieux aimé signer un pacte avec une corporation qui ne représente rien en soi et que l'on ne pourra pas atteindre. Le contrat est immoral, il est en contradiction avec les principes que le parti libéral a prônés en ces vingt-cinq dernières années. Ce qui s'est passé à Montréal à l'occasion des dernières élections dévoile toute l'immoralité de ce contrat. Le ministre des Finances est allé prononcer un discours à Westmount, et il a alors dit avec cette suavité de langage qui le caractérise : Il a surgi un différend entre

le Grand Tronc et nous ; nous espérons qu'elle acceptera nos conditions, si elle ne le fait, le chemin se construira quand même. Que signifie ce " quand même " sinon que le chemin de fer eût appartenu à l'Etat ? Le ministre des Finances s'aperçut que le seul moyen de s'assurer la victoire dans cette division électorale, c'était de faire sortir de sa torpeur le Grand Tronc qui était resté muet comme une carpe jusqu'au vendredi précédant l'élection, et qui, à partir de ce jour, sembla renaître à la vie ; M. Hays et d'autres personnages vinrent conférer avec les ministres et éteindre les velléités d'indépendance du ministre des Finances à qui ils tinrent le langage suivant : Mon cher ami, vous êtes mon associé, nous avons des intérêts communs dans cette aventure ; vous fournirez l'argent et nous posséderons le chemin de fer ; à ce compte, nous ferons élire votre candidat dans Saint-Gabriel ; nous obligerons nos employés à voter contre le Dr. Bernard. Et c'est ce qui est arrivé, comme chacun sait. Tel fut le premier résultat du contrat, et lorsque le peuple en connaîtra toute l'immoralité, grande sera sa stupéfaction. Les députés de la droite prétendent que la construction du Pacifique canadien a donné lieu à la conclusion d'un pacte entre le gouvernement conservateur et la Compagnie du Pacifique. J'affirme que cela est contraire à la vérité. On sait qu'après la construction de la ligne du Pacifique, l'affaire de la section d'Onderdonk, dans la Colombie Anglaise, donna lieu à des pourparlers qui aboutirent à ceci : le ministre des Chemins de fer d'alors et le gérant du Pacifique sont toujours restés en mauvais termes depuis cette époque, et la compagnie dut recourir à l'arbitrage pour en obtenir ce qu'elle put. Nous avons construit le Pacifique Canadien parce que nous y étions obligés par le traité de la Confédération. L'établissement de cette ligne à travers les solitudes de l'ouest ne s'est faite qu'au prix des plus grand sacrifices d'argent. Deux des membres du cabinet actuel ont eu recours à tous les moyens dont leur permettait de disposer leur influence pour la faire échouer et la rendre suspecte aux yeux des financiers. Le gouvernement conservateur avait fait explorer avec soin la partie occidentale du pays. Le Grand-Tronc-Pacifique va donc maintenant recueillir les fruits des explorations que l'on a alors fait faire à grands frais dans la vallée de la Saskatchewan. Sir John Macdonald était d'opinion que cette région était assez fertile pour se donner elle-même son chemin de fer, et qu'il n'y avait pas lieu de taxer la population du Canada pour construire un chemin de fer à travers la vallée de la Saskatchewan. C'est pour cela qu'il accorda de l'aide à la construction d'une voie ferrée à travers les régions moins fertiles du Nord-Ouest afin de relier le Canada oriental au littoral du Pacifique. Je le répète, M. l'Orateur, nul chemin de fer qui n'appartient pas à l'Etat n'a droit au titre de grande route nationale. Le chemin de fer dont il s'agit ici

sera la chose du Grand Tronc, et lorsque le premier ministre vient nous dire que ce sera un transcontinental national, son assertion est erronée. Je ne veux pas dire que le premier ministre cherche à tromper le public, mais je prétends qu'un chemin de fer qui n'appartient pas à l'Etat n'a pas droit au titre de route nationale. Il peut avoir des conséquences heureuses pour le pays, tout comme le Pacifique Canadien, mais les députés de la droite iront-ils affirmer que ce dernier, qui appartient en propre à une compagnie privée, est une route nationale ? Je n'ai jamais entendu aucun député de la droite prétendre que le chemin de fer du Pacifique est un chemin de fer national ; celui du Grand-Tronc-Pacifique ne le sera pas davantage. Ce sera la chose de la compagnie du Grand Tronc, et c'est pour cela que le marché actuel est mauvais et insensé ; en effet, il est absurde de laisser entre les mains de cette compagnie un chemin de fer pour lequel nous aurons payé $170,000,000 à même les deniers publics, tandis que le Grand Tronc ne devra contribuer que $15,000,000. Pourquoi ne donne-t-on pas au peuple canadien l'occasion de dire s'il entend ou n'entend pas être propriétaire de ce chemin de fer ? Le premier ministre déclarait l'année dernière que nous ne pouvions différer davantage et nous mettait en garde contre les gens qui attendent toujours au lendemain. Grands dieux ! que de lendemains n'a-t-on pas vus depuis ! Et s'il n'est pas à bout de patience, l'homme qui ne pouvait plus " attendre " doit attendre encore. Le premier ministre prétendait que nous devions être débordés de ceci ou de cela, mais le flot ne nous a pas encore envahis, et nous ne sommes pas inondés. Il y a eu une légère crue des eaux de la rivière Rideau à l'époque de la fonte des neiges, et c'est tout. Il n'est pas survenu de grande calamité, le marché financier est toujours ferme, on n'est pas plus près de l'abolition du privilège de transit qu'on l'était il y a vingt ans, mais nous attendons toujours ; et si, comme je l'espère, le premier ministre a la bonne fortune de vivre aussi longtemps que le sénateur centenaire dont le portrait orne les couloirs de la Chambre, il ne sera pas témoin de la suppression de ce privilège plus précieux pour les Etats-Unis que pour le Canada, tout comme le traité de réciprocité, nos voisins commencent à s'en apercevoir, était plus avantageux pour eux qu'il ne l'était pour nous, chose que nous savons depuis longtemps.

Pourquoi le premier ministre a-t-il élevé notre pays au rang des nations en une seule nuit si ce n'est pour nous rendre indépendants de tout cela ? Pourquoi ne nous a-t-il pas laissés dans l'état où nous étions ? A quoi bon cette perte de temps, puisque du jour où nous sommes devenus une nation, nos voisins nous inspirent plus de craintes qu'auparavant ? On aurait mieux fait de nous laisser comme nous étions, des enfants. Nous devons, nous, les citoyens du Canada, tirer parti de l'expérience des soixante-dix millions d'individus qui peuplent la république voisine et de celle des nations européennes. Il ne convient pas qu'une jeune nation comme la nôtre, qui n'en est qu'à ses débuts, passe par toutes les crises qu'ont dû traverser les vieux pays avant de briller à un rang supérieur ; elle devrait savoir tirer parti des conditions du commerce, de toutes les améliorations, des leçons de l'histoire et des découvertes de la science moderne ; elle devrait prendre note des résultats de l'exploitation des routes transcontinentales des Etats-Unis, où il en existe cinq ou six. Dans ce pays-là comme dans le nôtre, il y a des régions arides, car le territoire américain n'est pas entièrement, comme la région que doit traverser le chemin de fer projeté, un pays de cocagne ; on y trouve des déserts sablonneux et rocailleux, des collines et des vallons qui ne produisent rien. Nous devrions profiter de l'expérience de nos voisins qui possèdent six ou sept lignes transcontinentales et n'ont pas encore réussi à faire diminuer les tarifs de transport. Du moment qu'il a été question de concurrence entre ces différents chemins de fer, un grand syndicat s'est formé pour en prendre la direction, et ce même syndicat peut aussi bien acheter les actions du Canadien du Pacifique et du Canadian Northern que celles du Union Pacific et du Northern Pacific ; il peut étendre ses opérations au Canada aussi facilement que les limiter aux Etats-Unis. Après ce qui s'est passé aux Etats-Unis, je ne vois qu'une garantie pour le Canada, c'est de posséder et diriger l'exploitation d'une voie ferrée allant d'un océan à l'autre. Il n'est pas au-dessous de notre dignité de profiter de l'expérience de nos voisins.

Par ce contrat, comme je l'interprète, nous renonçons à notre droit d'exiger du Grand-Tronc-Pacifique trois pour cent sur le coût du chemin pendant dix ans ; après ce délai, nous devrons permettre à la compagnie d'imposer des tarifs suffisants pour payer cet intérêt, sans quoi il ne nous sera pas payé. Puique nous ne devons pas retirer trois pour cent du coût du chemin, pourquoi n'en serions-nous pas propriétaires ? Le ministre des Finances prétend qu'il n'en coûtera que $13,000,000 au pays pour construire sa partie du chemin. Sir Charles Rivers-Wilson, de son côté, déclare que la partie construite par la compagnie ne coûtera que $15,000,000; cela ferait $28,000,000 pour construire un chemin de 3,400 milles, avec gares terminus et outillage. Il faudrait infiniment mieux en être propriétaires. A-t-on jamais émis de proposition plus ridicule ? On n'a jamais rien vu de semblable, et j'espère qu'on ne le verra jamais.

Je regrette vivement de ne pouvoir influer en aucune façon sur les décisions du gouvernement. Je puis faire erreur ; j'espère me tromper ; mais je suis intimement persuadé qu'on sacrifie les privilèges du peuple, et que l'on va donner $25,000,000 d'actions à la compagnie pour lui faire agréer le cadeau que nous lui faisons. Sir Charles Rivers-

Wilson dit que sa compagnie va toucher ces $25,000,000 d'actions, bien que sa part de contribution ne doive pas excéder $15,000,000. Supposons que, tout compte tenu de ces faits-là, je me présente à mes constituants et leur dise : J'aurais pu vous faire construire une ligne transcontinentale pour $15,000,000, mais je n'ai pas voulu ; j'ai mieux aimé payer le reste du coût du chemin garantir les obligations et construire 1,800 milles de la partie la moins avantageuse et la plus dispendieuse de la ligne aux frais de l'Etat tandis que j'aurais pu, en payant $15,000,000 de plus, vous faire construire un chemin d'une valeur de $150,000,000 à $200,000,000, et dont vous eussiez été les propriétaires. Ne croyez-vous pas, M. l'Orateur, qu'ils auraient bien droit de me répondre : Pope, vous n'êtes qu'un imbécile ; vous ne savez pas faire un marché, et nous ne vous chargerons plus de nous représenter au parlement. Et ils auraient bien raison. C'est pourtant ce qui arriverait si je faisais un marché semblable à celui que le gouvernement se propose de conclure. Je le dis donc en toute sincérité, je voudrais avoir assez d'influence pour empêcher le gouvernement de se lier par ce contrat. On a supprimé toutes les garanties que nous offrait le traité de l'année dernière. Où sont les ministres qui tenaient à l'insertion de ces garanties ? On sait que ce contrat fut difficile à faire agréer par le conseil des ministres ; il fallut y ajouter mainte et mainte clause afin de donner satisfaction à chacun de ces messieurs. Personne n'a été à la peine de voler ce renseignegnement qui est du domaine public. On sait que certains ministres se sont montrés récalcitrants. M. Blair est sorti du cabinet ; il est de ceux qui s'en vont lorsqu'ils ne sont pas contents. D'autres ministres se sont fait tirer l'oreille qui sont restés dans le cabinet et ont ratifié le contrat après qu'on y eût ajouté une clause par ci, une autre par là, pour sauvegarder les intérêts du pays. Toutes ces garanties manquent dans le nouveau traité. J'estime que le devoir nous incomberait de faire durer la présente session six mois ou même un an, si l'on pouvait, grâce à ce procédé, donner au peuple l'avantage de nous faire savoir s'il consent à ce que l'on dépense $150,000,000 à la construction d'un chemin de fer qui ne lui appartiendra pas, tandis qu'il pourrait s'en assurer la possession en ne dépensant que $15,000,000 de plus. Il me semble que les mandataires du peuple ne devraient pas agir à la légère, à cette heure surtout où les responsabilités sont si particulièrement graves, non seulement au point de vue financier, mais aussi au point de vue du contrôle des chemins de fer qui se font concurrence sur ce continent.

Encore un mot, et je termine. Je veux faire une observation au sujet de l'honorable député d'Essex-sud (M. Cowan) qui, après un discours comme celui qu'il a prononcé hier, devrait au moins se trouver aujourd'hui à son siège. Il a parlé de l'absence du chef de l'opposition. M. l'Orateur, vous qui avez plus ou moins souvent présidé au présent débat, vous savez combien de ministres se sont donné la peine de rester à leurs sièges. Il y en a deux cette après-midi : le premier ministre et son collègue du Commerce. On n'en voit parfois qu'un, d'autres fois deux. L'honorable chef de l'opposition est seul à élaborer sa politique et à diriger la lutte ; il n'a pas de collègues à qui renvoyer les personnes qui désirent s'entretenir avec lui des question politiques. On ne voit ici aujourd'hui qu'une demi-douzaine à peine des députés de la droite et un ministre ou deux sur dix-sept ; Dieu sait ce que sont devenus les autres, mais il ne sont pas présents. Nous désirons voir cesser le retour des attaques comme celles auxquelles s'est livré hier l'honorable député d'Essex (M. Cowan). Nous pourrions, nous aussi, recourir à la violence de langage, mais il répugne toujours de le faire. Il m'est arrivé une fois de m'exprimer ici en des termes violents, mais c'était avec répugnance et parce que je me croyais tenu de le faire. J'estime que les chefs des deux partis ont droit au respect des membres de cette Chambre et j'entends que l'on use de respect et de courtoisie envers le chef de l'opposition aussi bien qu'à l'égard du très honorable leader du gouvernement.

M. WM ROCHE (Halifax) : M. l'Orateur, vous avez peut-être souvenance de vous être éveillé quelque matin, alors que vous étiez encore enfant, avec, dans votre gousset, un bonbon solitaire. C'était peut-être le reste de quelque festin de la soirée précédente ou de ce qu'une pièce de monnaie vous avait permis d'acheter la veille ; mais c'était le seul qui vous restât, et il en était d'autant plus précieux et d'autant meilleur.

Cette idée s'applique au sujet qui est maintenant à l'étude. A quoi se résument les arguments, les phrases éloquentes et les chiffres qu'on nous a débités ? Les amendements dont on demande la ratification auront-ils eu pour effet de modifier essentiellement le contrat ? Le discours du chef de l'opposition et celui du député de Toronto-ouest étaient bien faits pour servir de modèles à toutes les critiques et observations présentées depuis par la gauche, ils contiennent les points saillants des objections qu'on peut faire à cette mesure. Ce n'est donc pas amoindrir le mérite des honorables membres de la gauche au point de vue de l'habilité et de l'éloquence que de dire qu'ils se sont inspirés de ces deux discours parce qu'ils contiennent les grandes lignes du plan d'attaque dressé contre ce projet. Le savant chef de l'opposition est un avocat assez habile et assez retors pour découvrir tout ce que ce contrat et ses amendements peuvent avoir de défectueux et pour l'exposer à le Chambre. Il a pêché avec une longue ligne dont tous les hameçons étaient

garnis, tandis que le député de Toronto s'est servi d'une ligne plus courte, mais d'une seine immense.

D'après l'honorable chef de l'opposition—et il a cité des chiffres pour le prouver—ce chemin de fer transcontinental va coûter au Canada $150,000,000 à $170,000,000. Le député de Toronto a dit que la section de l'Est de ce chemin de fer ne se construira pas. Mais si la construction doit en coûter $150,000,000 à $170,000,000 il se construira donc ; et s'il ne se construit pas on n'aura donc pas à payer $150,000,000 à $170,000,000. Je laisse à ces deux messieurs le soin de concilier ces deux propositons. Certains membres de la gauche resteront peut-être indifférents à mon éloquence et à mon raisonnement, mais si, mieux éclairés, ils s'aperçoivent que leur vote de l'an dernier leur a été inspiré par de faux renseignements et s'ils croient aujourd'hui que les régions où passera ce chemin n'offrent pas à la construction d'un chemin de fer autant de difficultés qu'on le leur avait dit et que leur ignorance les avait portés à le croire, ils ne sont pas tenus, par suite de leur vote de l'an dernier, de voter de nouveau contre ce chemin de fer. Tout esprit impartial mieux renseigné peut arriver à renverser ses conclusions et à modifier ses jugements. L'honorable chef de l'opposition a tancé le premier ministre pour avoir déclaré qu'un père Jésuite avait rapporté dans le compte rendu d'une expédition d'exploration entreprise il y a deux siècles, que cette région jugée, d'ordinaire, si froide et si stérile, jouissait, au contraire, d'un climat chaud et doux et pouvait se prêter à l'agriculture. Le député de Compton a aussi blâmé le premier ministre d'avoir cherché à établir par la floraison des roses que cette région jouissait du climat et des avantages que le premier ministre lui avait attribués, et il a donné à entendre que le premier ministre voulait tromper la Chambre en citant de tels extraits d'un auteur qui a traversé cette région du sud au nord—il y a deux siècles. L'honorable chef de l'opposition a dit que si cette région se prêtait si bien à la culture et à l'exploitation il ne voyait pas pourquoi on a négligé de l'exploiter depuis deux cents ans. Un député ministériel a cité le cas du Manitoba et a demandé pourquoi ce vaste territoire maintenant reconnu si riche et si fertile est resté si longtemps en la possession de la Compagnie de la Baie d'Hudson et de la Compagnie du Nord-Ouest et ne fut ouvert à l'exploitation et à la colonisation que par la construction d'un chemin de fer, il y a trente ans, époque depuis laquelle toute cette région s'est colonisée et développée.

J'ai lu l'autre jour dans un journal que le terrain des mines de Rand, dans le Sud-africain, a déjà été offert en vente à Johannesburg pour £5. Or, aujourd'hui on ne pourrait acheter le même terrain pour £300,000,000. Bien que le gouvernement anglais ait dépensé près de £300,000,000 et sacrifié je ne sais combien de milliers de vies pour s'emparer de ce pays, ce placer si précieux était inconnu et ce grand pays fut un jour regardé d'un œil indifférent comme l'est encore cette région du nord. Je ne sais ce qu'ont voulu insinuer les membres de la gauche en répétant que le chemin de fer va coûter bien cher parce que cette région est inhabitable, et en même temps, qu'ils ne connaissent rien de cette même région et sont incapables de dire ce qu'elle vaut. Alors, comment peuvent-ils conclure que ce chemin de fer va coûter très cher? S'ils ignorent ce qu'est cette région et ce à quoi elle peut servir, ils devraient admettre qu'elle se prête peut-être à la construction d'un chemin de fer et donner ainsi au gouvernement le bénéfice du doute. Pourquoi hésitent-ils à dire : "Ne sachant pas que cette région soit mauvaise et difficile nous admettons dans une mesure raisonnable qu'elle se prête peut-être à la construction de ce chemin de fer?"

Le chef de l'opposition a beaucoup appuyé sur la question de savoir si c'est le Grand-Tronc-Pacifique qui s'est adressé au gouvernement ou le gouvernement qui s'est adressé au Grand-Tronc-Pacifique, et le député de Compton a fait, sur ce sujet, beaucoup de fleurs de rhétorique. A mon avis il importe peu de tirer cette question au clair ; en présence du résultat de cette assemblée. le parlement a plutôt à décider si ce contrat est acceptable et doit être approuvé ou s'il est mauvais et doit être rejeté ; si nos procédures de l'an dernier doivent être infirmées ; s'il faut faire disparaître les obligations assumées l'an dernier et repousser la Compagnie du Grand Tronc avec mépris.

Mon estimé collègue, le chef de l'opposition, a basé ses conclusions sur la question financière et à ce sujet il a pris pour oracle l'honorable M. Blair, ci-devant ministre des Chemins de fer et Canaux et maintenant président de la Commission des chemins de fer ; M. Blair, qu'il considère comme une autorité dont la décision en ces matières doit être sans appel, et il cite cette déclaration du premier ministre à l'adresse de M. Blair :

> Nous avons cru qu'il ne se trouvait pas au Canada d'homme plus apte à remplir les devoirs de la charge à laquelle nous l'avons appelé..... Je me plais à reconnaître en lui un homme très habile et doué des plus grands talents, et, je le dis sans hésitation, il est impossible de trouver au Canada un homme qui possède à un plus haut degré que M. Blair les qualités requises pour être président de la commission des chemins de fer.

De ce que M. Blair est apte à remplir le poste de président de la commission des chemins de fer, à décider les questions de tarifs à établir relativement aux chemins de fer, ou de ce qu'il est administrateur de premier ordre, il ne suit pas qu'il puisse concevoir le projet de la construction d'un chemin de fer ou qu'il soit ingénieur-constructeur de chemins de fer, ni qu'il puisse dire exactement combien coûtera la construction d'un chemin de fer quelconque. Les aptitudes sont différentes et on peut être habile à remplir un

poste et ne pas l'être nécessairement à en remplir un autre. Ainsi, nous admettrions volontiers que le chef de l'opposition doit occuper, toute sa vie, le poste qu'il occupe ; mais il en est plusieurs parmi nous qui ne voudraient pas le voir devenir chef du gouvernement. Mais puisqu'il s'agit des aptitudes de M. Blair, je dirai que, même comme administrateur, il n'a pas toujours eu l'approbation de la gauche. Nous nous souvenons tous de la philippique administrée à l'exministre des Chemins de fer par l'honorable député qui vient d'adresser la parole. Nous nous rappelons de quelle voix tonnante et éclatante il stigmatisa alors M. Blair. Dans un effort oratoire qui lui fit monter à la figure assez de sang pour qu'il en soit devenu presque noir, il adressa à M. Blair toutes les invectives qu'il lui fut possible de prononcer; il révoqua son habilité en doute, il contesta sa bonne foi, insinua clairement qu'il était malhonnête, et s'évertua à faire voir qu'il était tout à fait indigne d'être ministre des Chemins de fer et Canaux de ce pays.

L'honorable chef de l'opposition a fait l'estimation suivante :

Construction de la voie ferrée entre Montréal et Winnipeg, 1,875 milles au prix modéré de $40,000 par mille.	$75,000,000
En supposant que le chemin soit construit en 8 ans, il y aura en moyenne 4 ans au moins d'intérêt simple à 3 p. c. à payer pendant la construction ou $2,250,000 par année pendant 4 ans..	$9,000,000
	$84,000,000

Dans cette estimation, je suppose que l'argent pourra être prélevé au moyen d'obligation à 3 pour 100, au pair—mais si elles se vendent à 90 (et le ministre des Finances a avoué qu'elles ne se vendraient pas au pair), on obtiendra le résultat suivant :

Pour prélever $75,000,000 à 90 p.c., coût de 1,875 milles..	$83,333,334
Quatre ans d'intérêt simple pendant la construction, à 3 p.c., $2,500,000 annuellement pendant 4 ans.. ..	$10,000,000
	$93,333,334

Les renseignements les plus récents ayant établi que le chemin de fer serait construit à bon marché, et étant donné qu'une grande partie de ce chemin passera dans des prairies, n'est-il pas raisonnable de dire qu'il coûtera $30,000 le mille ? Le ministre des Finances a tout d'abord estimé qu'il coûterait $31,000 le mille. Un homme distingué par ses connaissances en fait de construction de chemins de fer a déclaré qu'on pouvait construire celui-ci moyennant $31,500 le mille. D'après les renseignements les plus récents ce chiffre a été réduit et, dans tout le pays, ceux qui s'y connaissent ont déclaré que, dans les circonstances et à ces conditions, on peut construire pour $30,000 le mille les 1,875 milles qui s'étendront de Moncton à Winnipeg. Alors je présume que les chiffres seront les suivants : En supposant que la distance soit exacte, et l'honorable chef de l'opposition a dû la représenter exactement, à raison de $30,000 le mille, les 1,875 milles sétendant de Moncton à Winnipeg coûteront $56,250,000.

Si les travaux de construction se terminent dans huit ans, à 3 pour cent durant quatre ans, ou $1,700,000 par année, l'intérêt s'élèvera à $6,800,000, ce qui fera un total de $63,000,000 au lieu de $84,000,000. Si le taux de l'intérêt s'élevait assez pour que les garanties se vendissent à 90 au lieu de 100, l'estimation du chef de l'opposition se chiffrerait en tout, à $93,000,000. Mais voici ce qui en sera si mon calcul est exact : $63,000,000 à 90 pour cent=$70,000,000 ; quatre ans d'intérêt à 3 pour cent=$2,100,000 par année ou $8,400,000, ce qui fait un total de $78,400,000 au lieu des $93,000,000 qu'il faudrait payer d'après le calcul fait par le chef de l'opposition.

Mais il s'agit de savoir si l'intérêt sera de 3 ou de 4 pour cent. Il sera probablement de 3 pour cent. Au commencement de l'année dernière les financiers et les banquiers pensaient que la surabondance de l'argent ferait tomber le taux de l'intérêt même plus bas que 3 pour cent et qu'ils réussiraient peut-être à se procurer des fonds moyennant 2½ pour cent. Mais il s'est ensuite produit une panique aux Etats-Unis et on a pensé que la gêne du commerce dans ce pays se ferait sentir au Canada. Les banquiers se mirent à réaliser à même leurs fonds de réserve et à les retirer afin de pouvoir répondre à toute demande. Ils diminuèrent l'escompte et en augmentèrent le taux. Je suis heureux d'annoncer qu'hier la banque d'Angleterre a réduit le taux d'escompte de 4 pour cent à beaucoup moins et que les financiers et les banquiers entrevoient que, cette année, le commerce sera plus prospère que jamais au Canada ; qu'il y aura abondance d'argent ; qu'il y en aura en quantité amplement suffisante pour répondre au besoin des industries et des entreprises du pays. Nous allons peut-être revoir les jours où l'argent circulait comme une drogue sur le marché, à un taux très peu élevé.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La séance est reprise à 8 heures.

EN COMITE.—TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 16) concernant la Compagnie des estacades de la rivière des Français (à responsabilité limitée)—M. Grant.

Bill (n° 17) autorisant le commissaire des brevets à faire droit à l'honorable C. A. Parsons.—M. Clarke.

Bill (n° 20) constituant en corporation la Compagnie manufacturière et commerciale de Cascapédiac.—M. Marcil (Bonaventure.)

Bill (n° 23) concernant l'hôpital général de marine à Collingwood.—M. McCarthy.

DEUXIEME LECTURE.

Bill (n° 40) concernant la Compagnie du chemin de fer du Sud du Canada.—M. Ingram.

Bill (n° 41) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de la Lièvre à d'Ottawa.—M. Charles Marcil.

Bill (n° 42) concernant la Compagnie manufacturière de Sprague's-Falls (à responsabilité limitée.)—M. Ganong.

Bill (n° 43) concernant la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Huron.—M. Malouin.

Bill (n° 44) concernant la Compagnie du chemin de fer de Berlin à Waterloo, à Wellesley et au lac Huron.—M. Clare.

Bill (n° 46) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Central de la Frontière à Kamloops et à Caribou.—M. Galliher.

Bill (n° 47) concernant la Compagnie du chemin de fer Central de Kootenay.—M. Galliher.

Bill (n° 48) concernant la Compagnie de houille et de chemin de fer de Nicola à Kamloops et à Similkameen.—M. Galliher.

Bill (n° 49) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Baie de James.—M. McCool.

Bill (n° 50) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de la Vallée du Saint-Maurice.—M. Bureau.

Bill (n° 51) constituant en corporation le Compagnie d'exploitation forestière et de développement d'Okotoks et de High-River.—M. Oliver.

Bill (n° 52) concernant la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et de Kéwatin.—M. McCreary.

Bill (n° 53) concernant la Compagnie de télégraphe de l'Amérique du Nord.—M. McCreary.

Bill (n° 55) concernant la Compagnie du chemin de fer du Nord du Canada.—M. Davis.

HOME BANK OF CANADA.

On fait l'appel des ordres du jour.

Deuxième lecture du bill (n° 45) concernant la "Home Bank of Canada.—M. Osler.

L'honorable M. FIELDING : Je demande que ce bill reste en suspens pour le moment. Il tend à faire modifier la loi des banques et, pour cette raison, je voudrais avoir l'occasion de l'étudier.

COMPAGNIE D'ASSURANCE DOMINION CONTRE LE FEU.

M. MACPHERSON : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 54) constituant en corporation la Compagnie d'assurance Dominion contre le feu.

M. HENDERSON: Je demanderai au ministre des Finances si on a appelé son attention sur le titre de ce bill. Le ministre s'est déslaré très hostile à l'emploi du mot "Canada" ou du mot "Dominion" dans la désignation d'une banque. Je crois que la même objection devrait s'appliquer quant à la désignation d'une compagnie d'assurance.

L'honorable M. FIELDING : Cette question pourrait être étudiée avec soin par le comité des Banques et du Commerce. Il n'est pas d'usage de poser des questions de ce genre lors de la deuxième lecture d'un bill. L'observation de mon honorable ami est opportune et nous pourrons l'étudier en comité des Banques et du Commerce où il arrive souvent qu'une désignation soit modifiée.

La motion est adoptée et le bill voté en deuxième délibération.

CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La Chambre reprend le débat ajourné sur la motion de sir Wilfrid Laurier et sur celle de M. R. L. Borden en amendement.

M. WILLIAM ROCHE : Le taux de l'intérêt étant fort élevé, à l'heure qu'il est, nous devrons peut-être payer 4 pour cent sur ces obligations d'ici à deux ou trois ans. Mais, passé ce temps, il est probable que cet intérêt sera réduit à 3 pour cent, ou même à moins de 3 pour cent. Dans cette alternative, on peut affirmer raisonnablement que le coût de la construction de cette section de Moncton à Winnipeg sera de $65,000,000.

Je veux appeler l'attention de la Chambre sur le projet que lui a soumis l'honorable chef de l'opposition. Prolonger l'Intercolonial jusqu'à Depot-Harbour et de là à Winnipeg, acheter le Canada-Atlantique et le Pacifique Canadien, étendre cette ligne à l'ouest de Winnipeg, voilà le rêve caressé par le leader de la gauche. Mais il faudrait acheter immédiatement ces voies ferrées, et payer argent comptant si les compagnies intéressées consentaient à vendre leur lignes. Dans ce cas, l'intérêt du montant consacré à cette acquisition serait de 4 pour cent. Supposons que le coût de la voie ferrée de Moncton à Winnipeg soit de $65,000,000 ; pour sept années durant lesquelles le Grand-Tronc-Pacifique ne paie pas de loyer, l'intérêt de ce montant à 3½ pour cent, par année, représentera une somme annuelle de $2,270,000, soit un montant total de $16,000,000. Cette ligne nous coûterait donc $81,000,000. Disons que le coût du pont de Québec soit de $6,700,000 et que l'intérêt représente $300,000, nous aurons donc, de ce chef, $7,000,000 à payer. Mon honorable ami d'Haldimand (M. A. T. Thompson) a démontré jusqu'à l'évidence que deux ou trois compagnies de chemin de fer se serviront de ce pont dont elles nous aideront, par péages ou autrement, à payer le coût de construction ; à tout événement, nous retirerons de ce chef assez d'argent pour payer l'intérêt

du coût de construction, et l'émission d'obligations pour ce montant ne nous sera pas une charge, puisque le gouvernement retirera cet intérêt. Quant à la section des prairies qui aura une longueur de 1,000 milles, on doit dire en toute justice qu'elle ne nous coûtera rien. Voici, à ce sujet, ce qu'a déclaré sir Rivers-Wilson :

Pour ce qui concerne la section des prairies, le gouvernement a prétendu qu'elle donnera des bénéfices dès qu'elle sera construite, et nous sommes aussi de cette opinion.

M. Charles Hays, dit :

Nous avons l'ancienne Compagnie du chemin de fer du Grand Tornc ayant déjà un trafic considérable à expédier vers l'ouest. Actuellement, ce trafic est confié à une ligne rivale. Le Grand-Tronc-Pacifique n'aura pas à attendre 10 ou 15 ans pour s'assurer du trafic ; dès le début, elle en aura un très rémunérateur. L'entreprise que nous vous recommandons aujourd'hui, mesdames et messieurs, renferme des avantages que ne peuvent avoir aucune des autres lignes transcontinentales du Canada ou des Etats-Unis.

Il est donc juste de supposer que, relativement à cette section, le gouvernement n'encourt aucune responsabilité, ne paiera aucun intérêt. Ces deux sections et le pont coûteront donc $88,000,000. Quant à la section des montagnes, soit 500 milles à $50,000 par mille, ce qui est un chiffre bien élevé, elle coûtera $25,000,000. L'intérêt de cette somme à 3½ pour cent, durant quatre ans, s'élèvera à $3,500,000. Le gouvernement doit payer les trois quarts du coût de cette section, soit $21,000,000. En résumé, nous avons donc :

Coût de la section de l'est..	$81,000,000
Coût du pont..	7,000,000
Trois quarts du coût de construction de la section des montagnes.. ..	21,500,000
Total..	$109,500,000

Mais montrons-nous plus généreux. Supposons qu'on sacrifie $10,000,000 pour payer les dépenses supplémentaires, imprévues et autres. Ce chemin de fer nous coûtera $120,000,000, intérêt et dépenses supplémentaires compris. Il y a des gens qui envisagent toute entreprise au point de vue le plus pessimiste. Avant de commencer un ouvrage, on doit se demander avec raison ce qu'il coûtera dans les pires circonstances. Quiconque endosse un billet pour un ami, doit se tenir prêt à le payer, si le prometteur se déclare incapable de le faire. Supposons donc que cette voie ferrée ne transporte pas de trafic, qu'il soit nécessaire de l'abandonner, dans ce cas, nous devrons payer un intérêt annuel de $3,500,000 à $4,000,000 ; d'autre part, nous avons pour nous encourager toutes les ressources, tous les avantages que nous fournira l'ouest canadien, alors que sa population sera de 7,000,000, de 10,000,000 d'habitants. Nous sommes donc arrivés à la bifurcation de la route. Il me faut prendre congé de mon collègue, l'honorable chef de la gauche, qui a fait une déclaration semblable à celle que se permettrait d'avancer un avocat plaidant devant une chancellerie. Il calcule l'intérêt simple, les paiements ampliés, la perte due à la différence entre le montant d'intérêt que le gouvernement devra payer et la somme que le Grand-Tronc-Pacifique pourra mettre en ligne de compte.

Mon honorable ami de Grey-sud (M. Richardson) a fait remarquer avec énormément d'esprit la contradiction qui existe entre les déclarations de l'honorable ministre des Finances et celles du représentant d'Haldimand (M. A. T. Thompson) ; il a prétendu que le premier avait déclaré que ce chemin de fer coûterait au gouvernement $13,000,000, tandis que l'honorable député d'Haldimand avait affirmé que ce montant serait de $80,000,000.

Mais mon honorable ami (M. A. T. Thompson) tirait ses conclusions de la déclaration de l'honorable leader de l'opposition quand ce dernier a dit que les obligations dont le gouvernement assumerait la responsabilité relativement à cette entreprise, représenteraient un montant de $150,000,000 ou de $170.000,000. Par des calculs, par des recherches et des comparaisons, il a réussi à retrancher $70,000,000 de ce montant, ce qui mettrait celui-ci à $80,000,000. D'un autre côté, le ministre des Finances n'a calculé que le coût de l'intérêt seulement. Tout le monde connait la différence qui existe entre le principal et l'intérêt, et c'est à cause de cette différence que nous avons cette prétendue contradiction entre les deux déclarations dont je viens de parler, contradiction que l'honorable député de Grey-sud a si sévèrement commentée. Le chef de l'opposition a donné le montant supposé représenter la garantie des obligations de la compagnie par le gouvernement. L'honorable ministre des Finances a indiqué le montant de l'intérêt qu'on devrait payer, au cours de cette transaction, en supposant que la compagnie n'acquitterait pas ces obligations, ce qui nous occasionnerait une dépense qui se trouverait compensée, dans la suite, par les profits que rapporterait le Grand-Tronc-Pacifique. J'ai donné le chiffre du montant que le gouvernement devra payer pour la section de l'est, le pont et l'autre section. Le coût de cette dernière, $21,000,000, sera remboursé par les obligations émises à compte du capital par actions. Le leader de l'opposition s'oppose à cette société formée par le Grand Tronc dont la mise de fonds ne représente que $14,000,000 ou $15,000,000, et le gouvernement qui devra, dit-il, dépenser $150,000,000. Toutes les sociétés ne sont pas basées sur une égale contribution de capital souscrit ; l'un des membres d'une société peut y consacrer $1,000 et l'autre $10,000, avec partage égal ou inégal des profits. Tout dépend des stipulations du contrat de société. L'un des associés peut avoir le capital et ne presque rien entendre aux affaires ; l'autre peut posséder beaucoup d'expérience, de capacités et d'énergie, mais n'avoir qu'une faible somme à consacrer à une entreprise. Il y a encore des sociétés d'une nature hautement

intellectuelle où il n'est pas question de mise de fonds et qui, cependant, de l'avis de centaines de personnes, rendent plus de services que les sociétés basées sur un capital fourni par les associés. Ce qu'il nous faut dans cette entreprise, ce sont l'expérience pratique, les relations puissantes et l'influence du Grand Tronc. Le gouvernement peut se procurer tout l'argent nécessaire à cette entreprise. Il lui faut exploiter ce chemin d'après les principes d'une économie véritable et pratique, avec des avantages collatéraux résultant des opérations étendues d'une compagnie bien administrée.

L'honorable chef de l'opposition a voulu surabondamment prouver, en citant de copieux extraits de discours prononcés par des hommes politiques, des financiers et d'autres personnes, que le Grand-Tronc se trouvant déjà assez favorisé, ne devait pas obtenir le pouvoir de se dessaisir d'une partie des actions ordinaires. A mon sens, il était raisonnable et juste de fixer tout d'abord le montant des actions et de diviser celles-ci en actions privilégiées et en actions ordinaires. Je crois que cela importe peu que le Grand Tronc possède $25,000,000, ou qu'il dispose d'une partie de ce montant. Quant à la valeur des actions ordinaires, je prétends qu'aucun financier ne peut dire ce qu'elle sera. Un grand nombre de citoyens de ce pays et, peut-être, certains membres de cette Chambre, ont cru connaître à fond la valeur des actions ordinaires des différentes compagnies industrielles. Ils ont acquis l'expérience, maintenant ; ils ont constaté que la valeur de ces compagnies ne correspond pas exactement au montant du capital que ces dernière ont laissé après que ces industries eurent vu leurs actions descendre de 60 ou 70 pour 100 à 7 ou 8 pour 100 sur le marché. Donc, l'argument fondé sur les actions et sur la proportion de ces dernières qu'il faut conserver, dépend entièrement des revenus du chemin et du montant d'intérêt mis de côté comme contributions aux différentes espèces d'actions. Si j'ai bien vu ce qui s'est passé, si j'ai bien entendu ce qui s'est dit, lorsque la Chambre s'est formée en comité général sur ce projet de loi, je puis dire que le chef de l'opposition s'est levé pour défendre, avec son habileté et son talent reconnus, une théorie tendant à démontrer que le Grand-Tronc n'était pas partie à cette transaction et que son nom n'apparaîtrait même pas dans cette convention.

Maintenant, M. l'Orateur, je veux, en quelques mots, signaler à l'attention de la Chambre les concessions dont parle ce traité. Je me contenterai, non pas de les discuter à fond, mais simplement de les énumérer.

D'abord : prolongation d'un an à deux ans du délai fixé pour le parachèvement de la section de l'ouest—je ne crois pas que personne s'oppose à cette concession, vu les circonstances qui se sont produites, les espérances que nous avons et l'état de choses qui peut se produire dans quelques années. Tous les députés qui connaissent ce qu'est la construction d'un chemin de fer, et qui sont au fait des détails des grandes entreprises où le gouvernement se trouve intéressé, où des capitaux considérables sont en jeu, où l'on doit être toujours prêt, en dépit de tout, à se procurer les matériaux, à hâter l'exécution de l'ouvrage, où le contrat stipule que les travaux devront être terminés dans un certain délai, peuvent supposer raisonnablement que ces ouvrages seront terminés avant l'expiration du temps fixé, parce que les entrepreneurs, les compagnies et le gouvernement désirent ardemment que l'exécution de ces entreprises soit terminée le plus tôt possible.

En second lieu, on se plaint de ce qu'on n'ait pas fixé le taux de commission pour la vente des obligations. C'est un oubli qui attriste beaucoup mon honorable ami de Toronto-ouest (M. Osler). Il a fait toute une montagne de cette omission. Personne n'est aussi sensible que l'honorable député, lorsqu'il s'agit de la vente d'obligations et du montant de commission accordé à celui qui vend ces valeurs et en dispose. A la page 766 des " Débats," je lis ce qui suit :

> Nonobstant toutes stipulations contenues au dit contrat, le gouvernement pourra et devra, en respectant toujours la proportion établie audit contrat entre la section des prairies et celle des montagnes, de la division de l'ouest, exécuter pour les fins, et à d'autres égards, sous la réserve des stipulations dudit contrat, la garantie des obligations de ladite compagnie à être émises pour couvrir le coût de ladite division de l'ouest de la façon dont il pourra être convenu, de manière à porter la somme produite par la réalisation desdites garanties à un chiffre égal à soixante-quinze pour cent du coût de la division de l'ouest, établi ainsi qu'il est pourvu dans ledit contrat, mais ne dépassant pas, pour ce qui est de la section des prairies, la somme de treize mille dollars ($13,000) par mille.

Si le Grand Tronc doit en dernier lieu payer le montant des obligations réelles, il verra à ce que l'émission de ces dernières ne soit pas excessive. D'un autre côté, si le gouvernement doit devenir, en fin de compte, le possesseur de ce chemin de fer, ses fonctionnaires auront grand soin d'empêcher une trop forte émission de ces obligations et le paiement d'une commission trop élevée à ceux qui devront disposer de ces obligaitons ou fournir l'argent nécessaire.

Troisièmement : la confiscation si le Grand-Tronc-Pacifique ne paie pas l'intérêt. Je ne suis pas avocat et je ne connais pas intimement ce que signifie ce moyen que donne la loi. Je ne désire rien ajouter à l'argument légal si savamment débattu ici. Ce point a été parfaitement élucidé. Tous mes efforts ne pourraient jeter quelque lumière sur ce sujet; je ne pourrais que l'obscurcir davantage. Mais l'honorable chef de la gauche a fait une déclaration singulière sur ce point. Il a dit que si cette partie du chemin ne rapportait aucun bénfice, la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique manquerait à ses engage-

ments et qu'alors, on pourrait remettre cette section entre les mains d'un séquestre ; mais que, si les affaires reprenaient, si grâce à l'augmentation du trafic, cette voie ferrée rapportait des profits, alors le Grand-Tronc-Pacifique reprendrait possession de ce chemin de fer qu'il exploiterait durant les bonnes années. Je suppose que la compagnie pourrait remettre cette route au gouvernement si les années redevenaient mauvaises. Je dis au gouvernement que s'il existe dans l'esprit de l'honorable leader de l'opposition et dans celui d'autres membres de cette Chambre, un doute qui les porte à croire que l'on pourrait se livrer à ce jeu de bascule, ce point doit être éclairci. Si ce changement de direction et d'exploitation se produisait, cela ne serait pas bien honorable pour le Canada. On accorde un délai raisonnable, on use de charité envers des entrepreneurs, mais si l'on constate que, soit par mauvaise volonté, soit par incapacité et impuissance, la compagnie n'exploite pas cette partie du chemin, le gouvernement devra prendre possession de cette ligne et en garder l'exploitation.

Quatrièmement : modification du contrat en ce qui se rapporte aux actions ordinaires s'élevant à $25,000,000 qui devront être remises au Grand Tronc. Je suis convaincu que cette stipulation a pour but d'assurer l'acquisition du matériel de roulement, des navires nécessaires, et le paiement d'autres dépenses. Peut-être, aussi, aura-t-elle pour résultat de fournir la différence dans le capital entre ce que le gouvernement fournira et ce que le Grand Tronc devra aussi fournir pour ces deux sections.

Le savant chef de l'opposition se demande quelles sont les concessions faites par la compagnie en retour des avantages que le gouvernement lui accorde. Où, dit-il, se trouvera le bénéfice que le pays retirera de cette transaction ? Le Grand Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique obtiendront des profits du transport du trafic, ces bénéfices peuvent s'élever à 5 pour 100, à 6 pour 100, à 7 pour 100, à 8 pour 100 du capital consacré à cette entreprise. Mais le grand avantage que le pays retirera n'est pas ce percentage sur le capital, quel qu'il soit ; mais le Canada bénéficiera de la colonisation et du développement de la région traversée par ce chemin de fer, de la création d'entreprises collatérales, du progrès du commerce en général, grâce à des moyens de transport plus nombreux.

Mon honorable ami de Grey-est (M. Sproule) a pris part à ce débat. Au cours de sa harangue subtile et très énergique, il a dit que la construction de ce chemin de fer coûtera énormément cher et que cette dépense grèverait les terres d'Ontario dans une moyenne dont il a donné le chiffre. Je m'oppose à ce qu'un homme de l'expérience, de la puissance dialectique de l'honorable député de Grey-est, en appelle, de cette façon, aux intérêts particuliers des différentes classes de notre population. Je ne veux sermonner la Chambre ni aucun de ses membres, mais je dis que le pays exige que les hommes d'expérience lui consacre leurs services, exposent leurs opinions en se plaçant au point de vue des intérêts du Canada tout entier. L'honorable député ne devrait pas prendre cette attitude qui flatte les intérêts particuliers de certaines classes et qui n'est pas juste. Le montant total de ces dépenses ne sera pas payé seulement par les cultivateurs, mais encore—et dans une forte proportion—par les citoyens des villes, les riches particuliers, les industriels, les marchands, etc. La division de ce montant de dépenses entre les cultivateurs, ne démontre pas que chaque terre soit grevée d'une hypothèque aussi lourde que celle mentionnée par l'honorable député. Cet esprit mesquin, ces appels ne devraient pas se faire jour dans notre pays. Le Canada compte sur des hommes qui professent des idées larges sur une mesure publique aussi importante, et qui engagent notre peuple à envisager cette question en se plaçant au point de vue national. Ontario a un bel avenir devant lui ; c'est la province dirigeante de la confédération. Mais Ontario a de grandes obligations envers le Canada. C'est la province centrale du Dominion. Sa population devrait réunir tous ses efforts non pas pour amasser de l'argent, mais, pour se servir de ses ressources afin de développer cette partie centrale du Canada. Consultez les cartes géographiques, voyez cette population éparpillée sur la frontière du sud, ces territoires considérables qui ne sont ni cultivés ni développés. Qu'on se tourne vers l'est et vers l'ouest et qu'on examine cette mince ligne qui relie les différentes provinces de la Confédération. Il appartient à la province de Québec, il appartient à ses fils qui ne le cèdent à personne en patriotisme et en intelligence, de consacrer leur énergie au développement d'Ontario, d'unir les intérêts de cette province à ceux des provinces qui l'entourent, de faire parvenir leur esprit patriotique jusqu'aux points les plus reculés du pays, afin de faire du peuple canadien un peuple uni. Qu'Ontario ne jalouse donc plus la province de Québec, et que cette dernière suive la même ligne de conduite à l'endroit d'Ontario ; que la Colombie Anglaise et les provinces de l'ouest ne portent pas envie à Ontario et ne tournent pas leurs regards vers le sud pour y chercher une espérance de bien-être et de développement. Ontario devrait donner l'exemple des sacrifices qu'exige l'intégrité de notre territoire. Alors cette province deviendrait le centre de toutes les influences patriotiques, le foyer de toutes les entreprises destinées à assurer la prospérité des autres provinces du Dominion.

Quel exemple nous ont donné les Etats-Unis, alors que leur population n'était pas plus considérable que la nôtre ? Dès qu'ils furent devenus une nation, ils ont dépensé un montant énorme dans la construction de ce qu'on a appelé le chemin de Cumberland, qui devait partir d'un port de l'Atlantique

et se diriger vers l'intérieur. Ce n'était pas un chemin de fer ; il s'agissait d'une simple route carrossable. Mais si intense était leur désir de relier ensemble les différents Etats et de mettre en harmonie les intérêts de l'est et de l'ouest, que les Américains ont dépensé $70,000,000 dans la construction de cette route. C'était une grande œuvre nationale, dans ce temps-là, mais, aujourd'hui, cet ouvrage ne vaut rien quant au but pour lequel on l'a exécuté. Cependant, à cette époque, on considérait que cette route était tellement nécessaire pour relier l'est à l'ouest pour développer et coloniser ce pays, pour transporter le commerce de l'est à ces nouveaux centres de colonisation, qu'on a dépensé ce montant d'argent pour atteindre ce but patriotique. On a bien fait d'agir de cette façon. Ce grand pays que nous admirons tant doit son développement au patriotisme dont son peuple a fait preuve dès les premiers jours de son indépendance, patriotisme qui faisait prévoir un avenir national brillant, et chaque partie des Etats-Unis a contribué sa part au bien-être général de la république voisine.

Mais, M. l'Orateur, nos adversaires ont avancé une autre opinion qu'il faut examiner. Ils s'opposent à la stipulation relative aux embranchements, au cas où le gouvernement voudrait exploiter la section de l'est. On doit étudier avec soin cette stipulation. Je n'entends pas désigner, avec connaissance des besoins particuliers, les embranchements qui devront être construits, ni dire qu'ils seront utiles au Grand Tronc, ou quelles lignes on devrait conserver ou abandonner. Mais si la compagnie veut conserver les lignes lucratives et remettre les autres au gouvernement, celui-ci a le droit de prendre à sa charge les embranchements qui sont les grandes artères de la ligne principale, et de refuser d'exploiter ceux qui ne sont pas essentiels à l'exploitation du Grand Tronc et qui ne font pas partie du système qui a reçu l'aide du gouvernement.

Le savant chef de l'opposition dit que cette entreprise empêchera le gouvernement de construire un autre chemin de fer à travers le continent. Je voudrais lui demander comment la construction de ce chemin de fer par le gouvernement, pour une partie, du moins, comment l'aide accordée par le gouvernement à cette voie ferrée qui doit être construite par le Grand Tronc et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pourraient avoir le résultat mentionné par mon honorable ami ?

Serait-ce le manque d'argent? Serait-ce parce que, à l'avenir, le Canada se montrerait tellement mesquin en raison de l'intérêt qu'il lui faudrait payer, qu'il ne pourrait construire un autre chemin de fer? Nos adversaires n'auraient-ils pas foi dans le développement futur de notre pays? Ou bien serait-ce parce que le Grand Tronc exploiterait cette ligne qu'il empêcherait par son influence la construction d'une autre voie ferrée à travers le continent? Je ne puis comprendre de pareilles chimères, ni trouver une seule objection valable qu'on puisse soulever contre la construction, dans l'avenir, de tous les chemins de fer qu'il plaira au gouvernement pour le bien du pays, de construire ou de subventionner de ses ressources considérablement augmentées.

Je veux dire quelques mots des voies ferrées qui se trouveront à se faire concurrence. A la page 754, v.f. des " Débats," je vois que le leader de l'opposition a cité un article publié dans le " Morning Chronicle," d'Halifax. L'auteur de cet écrit dit :

> Si les canaux étaient creusés de manière à permettre aux bateaux des lacs d'atteindre Montréal ou Québec à partir de la baie Georgienne, il est bien certain que les chemins de fer perdraient entièrement le trafic des grains durant la saison d'été.....

C'est là-dessus que s'appuient plusieurs membres de la gauche pour soutenir que la construction de ce chemin de fer à travers le continent détruira le transport du grain par la route des lacs et des rivières. L'auteur de l'article dont je viens de citer un paragraphe, prétend qu'en été, les chemins de fer ne peuvent faire concurrence à nos voies fluviales, sous le rapport du transport du grain. Mais que dire de la navigation durant l'hiver? Les membres de la gauche ont attaché beaucoup d'importance à l'opinion tendant à établir que le transport du grain se fera, par voie fluviale, des grands lacs à Montréal, comme si c'était là le seul moyen de transport. Mais comment fera-t-on le transport par la voie d'eau, durant l'hiver ? Supposons que nous ayons, l'an prochain ou dans deux ou trois ans, un hiver aussi rigoureux que celui que nous avons eu cette année ; supposons qu'il nous faille compter exclusivement sur la navigation par notre route fluviale au cours d'hivers comme celui qui vient de finir, il nous deviendrait impossible de transporter le grain ou tout autre produit par cette route. Supposons, maintenant, que nous adoptions la proposition du leader de la gauche, c'est-à-dire, que nous prolongions l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne, jusqu'à Depot-Harbour et que nous achetions le Canada-Atlantique, que devrons-nous faire pour nous assurer le transport de notre grain durant l'hiver? Pourrons-nous compter sur la navigation des Grands Lacs ? L'absurdité du projet de l'honorable chef de l'opposition semble lui avoir sauté aux yeux. Il venait peut-être de lire les détails du transport des troupes russes et des munitions de guerre sur le lac Baïkal, car il a dit qu'on pourrait prolonger la saison de navigation en automne, en se servant de navire brise-glaces. Je voudrais voir le commerce des Grands Lacs, celui de notre vaste ouest, le trafic qui prend la route des provinces maritimes, je voudrais les voir à la merci de la navigation de nos voies d'eaux, tenues ouvertes, au cours d'un hiver comme celui que nous avons eu, par des navires brise-glaces travaillant dans le lac Supérieur ou dans tout

autre lac. Qu'arrivera-t-il, en hiver, du trafic des endroits situés le long du chemin projeté du Grand-Tronc-Pacifique?

Au Canad et dans les états américains du nord, on se rappellera longtemps l'année 1904, en raison de la rigueur de la température et des tempêtes de neige continuelles qui ont entravé presque partout la circulation des trains, surtout dans l'Ontario occidental, et cela d'une façon inouïe jusqu'ici dans les annales de chemins de fer. La circulation sur quelques-uns de ces réseaux a été interrompue des semaines durant ; et voilà sur quoi il nous faut compter pour l'exécution du projet élaboré par le chef de l'opposition. L'article suivant que j'emprunte au "Globe", de Toronto, du 3 mars 1904, prouve que la région septentrionale du Bas-Canada qui passe d'ordinaire pour le pays des amoncellements de neige, n'est pas aussi ensevelie dans les neiges qu'on se plaît à le dire ; puisque la ligne de chemin de fer la plus septentrionale de la province n'a pas supprimé un seul train, soit de marchandises, soit de voyageurs, au cours de cet hiver tout-à-fait exceptionnel, tandis que ses transports accusent un accroissement hebdomadaire, depuis le mois de décembre dernier ;

PAS D'AMAS DE NEIGE AU NORD.

Voilà l'homme à la mesure en train de nous donner des nouvelles de l'amoncellement des neiges. Une couche de neige de huit pieds sur un terrain horizontal, c'est là un chiffre fort ordinaire ; mais voici qu'un observateur, doué du talent de la précision, nous annonce que l'épaisseur de la couche de neige dans sa localité est de treize pieds trois pouces. Tous ces racontars d'hiver sur les neiges sont la contrepartie des racontars d'été au sujet des poissons. A travers tout ce bavardage sur les énormes amas de neige, il fait plaisir d'apprendre des nouvelles de certaines parties du pays où la chute des neiges ne nuit pas aux transports, et chose assez singulière, c'est de la région du nord que nous viennent ces bonnes nouvelles. Voilà à peu près dix ans que le chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean fonctionne, et qu'il fait son exploitation de Québec à Roberval et Chicoutimi, sur un parcours de 240 milles, traversant une partie de la contrée même, au nord-ouest de Québec, par laquelle doit passer le chemin de fer du Grand Tronc que l'Etat doit construire. Durant toute cette période de temps, l'exploitation du chemin de fer en question s'est effectuée sans avoir souffert d'interruption causée par les neiges. Les journaux de Québec nous apprennent qu'au cours de cet hiver d'une sévérité exceptionnelle, et à travers toutes les tempêtes qui ont sévi dans cette contrée septentrionale, les trains de voyageurs sur le chemin de fer ont circulé dans le temps indiqué au tableau des heures ; le service des marchandises n'a subi aucun retard, et les recettes accusent des augmentations satisfaisantes comparativement à celles de l'hiver dernier. Au cours de l'hiver, il s'est expédié par cette voie ferrée des millions de tonnes de pâte de bois, des fabriques du nord aux fabriques de papier de la Nouvelle-Angleterre ; car, en raison de la rareté de l'eau il leur est impossible d'obtenir ce produit des fabriques américaines de pâte de bois.

Voilà un argument qui milite en faveur de ce nouveau réseau transcontinental et qui prouve que le gouvernement a pris une décision marquée au coin de la sagesse, en entreprenant la construction du chemin de fer par la route la plus courte et la plus directe, de Québec à Winnipeg, au nord du faîte de partage des eaux, dans le territoire de Québec et d'Ontario, où s'opère le rayonnement de la baie James. On a prétendu que l'exploitation d'un chemin de fer de ce genre serait difficile en hiver, en raison de l'excessive chute des neiges. Les critiques semblent n'avoir pas tenu compte du fait que les données statistiques publiées par M. Stupart, de l'observatoire de Toronto, prouvent que la chute annuelle des neiges à Moose Factory, sur la baie James, est à peu près la moitié de celle de Montréal, preuve que la précipitation annuelle dans la vallée du Saint-Laurent est bien plus considérable qu'au nord de la ligne de division des eaux.

Sir Wilfrid Laurier parlait donc en parfaite connaissance de cause, lorsqu'il affirmait il y a quelques jours, que la pensée dont s'inspire le gouvernement et sa volonté bien arrêtée, c'est non seulement d'obtenir la ligne la plus courte possible à travers le continent, et la route la plus directe vers la Chine et le Japon, mais de créer en outre, au nord de Laurentides et par delà le faîte des bassins de plaine un nouveau Québec et un nouvel Ontario.

Je désire poser au chef de l'opposition une question que j'ai déjà formulée l'année dernière : Puisqu'il est partisan du prolongement de l'Intercolonial au moyen du chemin de fer canadien de l'Atlantique jusqu'à Depot-Harbour, à quelle source l'Intercolonial, se prolongeant jusqu'aux provinces maritimes, demanderait-il ses transports ? Ces transports ne sauraient lui venir par voie fluviale, au cours de l'hiver. A quelle source les puiserait-il ? En été, s'il existait des raccordements avec l'ouest et des élévateurs pour l'emmagasinage du blé, cela pourrait alimenter les transports du réseau en question ; mais les propriétaires de ces céréales ne voudront pas qu'elles demeurent en entrepôt ; car elles pourraient y subir une dépréciation. Je le répète, par quelle voie le transport de ce blé s'effectuerait-il jusque-là ? Il n'existe ni raccordement avec l'ouest ni navigation. Que deviendra ce réseau, en hiver ? A quelle source demanderait-il ses transports pour les provinces maritimes ? Il reste une ressource au chef de l'opposition : c'est le chemin de fer se dirigeant vers Winnipeg. Il lui faudra d'abord acheter le tronçon du chemin de fer Canadien du Pacifique raccordant Sudbury à Port-Arthur, et ensuite le chaînon de Port-Arthur à Winnipeg. Le chef de l'opposition adjure le gouvernement d'abandonner la construction du grand réseau transcontinental et de prolonger l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne. Je le demande, quel bien en résulterait-il ? En quoi les provinces maritimes bénéficieraient-elles du prolongement d'un réseau qui n'a pas de raccordement avec l'ouest, qui ne saurait se procurer de transports ni récolter de marchandises sur sa voie, réseau qui ne sera d'aucune utilité au cours de la plus longue saison de l'année, alors qu'il devrait être utilisé, dans la plus large mesure possible, pour les transports des produits de

l'ouest ? L'honorable député nous a cité de copieux extraits du mémoire de M. Blair, pour prouver que le projet qu'il nous propose à titre d'alternative, n'est pas une entreprise insensée. Quant à savoir comment il peut, dans son for intérieur, concilier ces contradictions et se flatter d'avoir réussi à métamorphoser la désapprobation du projet par M. Blair en une approbation, voilà ce que je ne saurais comprendre. Le temps me manquerait pour étudier la question par le menu. D'ailleurs, je ne suis pas assez versé dans les subtilités du droit pour extraire une opinion des écrits d'un auteur et la transformer en opinion diamétralement opposée à la première. Que M. Blair ait déclaré que c'est là un projet insensé, ou qu'il dise maintenant que c'est un projet dont le pays bénéficiera, la chose importe peu ; je laisse à ces messieurs le soin de décider la chose, et quand ils auront pris une décision, il n'est guère probable qu'il y ait verdict unanime. Mais, indépendamment de la question de savoir si M. Blair fait autorité en matière de transports et de construction de voies ferrées, je connais un homme qui fait autorité en pareille matière ainsi que sur les moyens les plus économiques à adopter pour l'établissement d'une voie ferrée dans une contrée où l'on peut juger prudent de la construire. Celui à qui je fais allusion, bien qu'il ait atteint un âge avancé, jouit de toute la plénitude de ses facultés intellectuelles, il a acquis de l'expérience dans une entreprise de chemin de fer transcontinental reliant les deux océans ; bref, c'est sir Sandford Fleming. Il m'a adressé un exemplaire de son dernier ouvrage " Build up Canada " auquel j'emprunte la citation que voici :

Il nous reste à développer beaucoup plus que la moitié des terres productives du Nord-Ouest. Un simple coup d'œil jeté sur la carte convaincra le premier venu que, sans aucun doute, que cette moitié septentrionale bénéficiera davantage de la construction d'un réseau principal sur une route septentrionale.

3. Un chemin de fer construit sur la route du nord serait la ligne la plus courte entre les deux océans et, en outre, la plus directe pour le transport des produits de la moitié septentrionale de la région des prairies, vers les ports d'expédition canadiens les plus rapprochés.

4. En établissant sur la route du nord un chemin de fer de type bien moderne, sans fortes pentes ni autres obstacles aux transports économiques, nous serions en mesure de transporter les produits de la moitié septentrionale de la région des prairies aux ports maritimes canadiens, durant tout le cours de l'année, à bien moins chers deniers que par toute autre route quelconque. Les transports par voie navigable offrent, sans doute, des avantages, dans certaines circonstances ; mais ils présentent aussi certains désavantages tenant aux conditions climatériques et géographiques. En toute probabilité, la contrée à l'ouest de Winnipeg, et Winnipeg même, continue ront à jouir, au cours de l'été, de tous les avantages que les lacs peuvent offrir ; mais il existe une vaste contrée de production agricole plus reculée vers le nord et l'ouest, dont les transports, croît-on, pourraient s'effectuer vers Québec par une voie ferrée sur la route d unord, plus économiquement que par la voie des lacs.

On le comprend sans doute, ces avantages ne seront réalisables que sous la condition que la ligne projetée sera exempte de pentes comme il s'en rencontre sur les chemins de fer ordinaires au pays, condition qui ne peut être définitivement constatée que par les études topographiques voulues. Advenant l'établissement d'une ligne aussi favorable, chose dont on reconnaît la possibilité, j'ose affirmer qu'en raison de la réduction du parcours total, et encore plus, en raison de la réduction des pentes sur la nouvelle ligne, le transport du grain vers Québec pourra se faire bien plus économiquement que par la route du sud, même si ces transports se faisaient presque à titre gratuit, par la voie des lacs, de Fort-William à Dépot-Harbour, Owen-Sound ou Sarnia. Ceci, sans doute, ne s'applique qu'à la moitié de l'année au cours de laquelle la navigation est possible ; durant l'autre moitié de l'année, la route du nord serait sans rivale digne du nom.

5. Un chemin de fer construit sur la route du nord serait, en tout temps, un débouché sûr, pour les produits venant du grenier de l'empire au centre même du Canada, et se dirigeant vers le littoral. En outre, à Québec, au cours de l'été ainsi qu'aux ports ouverts des provinces maritimes en hiver, les vaisseaux transportant les produits en Grande-Bretagne seraient placés, au besoin, sous la protection immédiate de la flotte britannique.

6. Un chemin de fer de ce type, construit entre Québec et les prairies de l'ouest, sur la route du nord, serait une artère nationale dans toute la plénitude de sa signification.

L'établissement de ce réseau aurait pour conséquence immédiate l'élargissement de nos horizons, l'affermissement de nos points vulnérables, l'établissement de nouveaux centres d'industrie, le développement de notre population et la consolidation des forces nationales. Ce qui n'est aujourd'hui qu'une immense solitude subirait une transformation qui en ferait une des plus importantes régions du pays.

Le chef de l'opposition, après avoir asséné ce coup formidable à la Compagnie du Grand Tronc par l'amendement qu'il a proposé et craignant que son vieil antagoniste ne revienne à la charge, daigne lui dire, qu'après avoir jeté aux quatre vents du ciel ce traité, après avoir élaboré le projet d'un chemin de fer dont il recueillera tous les avantages, il daigne, dis-je, permettre à la Compagnie du Grand Tronc de construire un chemin de fer jusqu'à Winnipeg et le pousser peut-être plus loin vers l'est. Toutefois, il faudra qu'il soit bien stipulé dans sa charte que la compagnie ne dirigera point ses transports vers les ports américains. Voilà le comble de l'ironie et de l'insulte. Je le demande au chef de l'opposition : comment au cours de l'hiver, de transports de grain du Manitoba pourraient-ils s'effectuer ? Je tiens à être éclairé sur ce point. Comment le transport des céréales du nord et de l'ouest de Winnipeg atteindront-ils le littoral, à l'avenir ? S'il n'existe pas de chemin de fer pour desservir ces territoires du nord, comment pourront-ils transporter leurs grains au marché ? Ces transports ne se dirigeront-ils pas vers les ports américains ? Est-ce que les

compagnies de chemins de fer américaines, grâce à leur esprit de progrès et d'initiative, n'accapareront pas les transports qui se dirigeront vers le sud pour rencontrer ces routes américaines ? Est-ce que l'objectif visé dans la construction de ce réseau du Grand-Tronc-Pacifique et toutes nos brillantes perspectives d'avenir ne seront pas jetées au rancart, si nous laissons les compagnies de chemins de fer des Etats-Unis, grâce à leur esprit d'initiative, se raccorder avec ces territoires producteurs de blé que nous négligeons ? N'avons-nous pas aujourd'hui dans nos propres mains le moyen de remédier à ce mal et ne faudrait-il pas utiliser ce moyen ? Dans l'exposé des faits que nous a présenté le chef de l'opposition, il se trouve un bouquet de choix qu'il a jeté sur le bureau et j'y cueille une orchidée d'un rare parfum. Je fais ici allusion à ses observations au sujet de l'Intercolonial. Il tient, affirme-t-il, à soustraire l'Intercolonial à toute influence politique, et je suppose que cela s'applique au prolongement de ce réseau jusqu'à Depot-Harbour et ailleurs. Qu'entend-il par là ? Est-ce que l'administration de l'Intercolonial n'est pas actuellement assez tory à son gré ? La plupart des fonctionnaires attachés à cette administration ne sont-ils pas des tories et n'estime-t-il pas de leur devoir de combattre, à temps et à contre-temps, le gouvernement actuel et d'user de toute leur influence auprès de l'administration de ce chemin de fer, de façon à créer un grief ? Sous l'ancien régime tory, est-ce que jamais un seul fonctionnaire libéral s'est cru un seul instant en parfaite sécurité ? N'a-t-on pas harcelé, persécuté les employés libéraux et ne les a-t-on pas traités en étrangers et en esclaves ? Le parti libéral entend que tous les employés de l'Intercolonial bénéficient de leur droit de suffrage et jouissent de leur pleine liberté d'exprimer leur opinion ; mais lorsque ces employés sollicitent les suffrages en faveur de leurs candidats et se servent de leur situation au détriment du gouvernement et du ministre qui les emploie, j'affirme qu'en pareilles circonstances, il importe d'y faire une plus large part à l'influence politique, afin de contrecarrer la tendence que je viens de signaler. Plus tard au cours du débat le député de Niagara (M. Lancaster) a déclaré que si les conservateurs ressaisissent jamais le pouvoir ils annuleront le traité intervenu avec la compagnie ; et en pareilles circonstances, je suppose, le pays sera tenu de payer les pots cassés. Je tiens à savoir si cette affirmation porte la sanction du chef du parti conservateur. Les populations des provinces maritimes doivent-elles penser qu'à l'avènement des conservateurs au pouvoir, on les privera de tout raccordement avec l'ouest ? Donne-t-on à entendre aux population du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest qu'en pareilles circonstances en les priverait de tout raccordement avec le littoral de l'Atlantique ? Est-ce que cela veut dire que les province d'Ontario et de Québec

M. WM. ROCHE.

devront se contenter de chemins de fer de colonisation dans leurs provinces limitées ? Bref, cette déclaration est-elle marquée au coin de la bonne foi et de la sincérité ? Est-ce là ce qu'on proclame aujourd'hui, en présence du peuple canadien et des populations des provinces intéressées ? Est-ce là le programme du parti conservateur ? C'est ce que nous tenons à savoir.

Les orateurs qui m'ont précédé se sont étendus longuement sur les concessions consenties dans ce traité ; il s'agit maintenant de bien se rendre compte de la teneur actuelle de la convention. Les arguments formulés par les députés versés dans la science du droit nous laissent passablement froids ; tellement nous sommes habitués à les entendre créer des difficultés imaginaires et inventer des situations qui n'existeront peut-être jamais. Ces arguments nous touchent beaucoup moins que les simples exposés des faits, et les profanes comme moi tiennent à savoir ce qui reste de ce traité. Le contrat subsiste toujours avec toutes ses dispositions maîtresses : la construction du chemin de fer de Moncton à Québec ; le pont de Québec ; la partie du réseau de Québec à Winnipeg construite par l'Etat ; celle de Winnipeg aux Rocheuses, construite par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ; le section du réseau qui traverse les montagnes et atteint l'océan Pacifique ; toutes ces parties différentes du réseau exploitées par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, avec uniformité de tarif tant pour les ports maritimes canadiens que pour les ports américains. Est-ce que toutes ces dispositions maîtresses ne figurent pas encore au traité principal ? Les amendements en question ne leur portent nullement atteinte.

Le reste a peu d'importance. Quelle serait la situation dans sept ou huit ans, lorsque les travaux stipulés au traité auront été exécutés ? Nous aurons un réseau transcontinental en réalité, s'étendant de Sydney à l'est vers Moncton, de Pictou à Moncton, d'Halifax à Moncton, de Saint-Jean à Moncton, de Moncton à Québec, de Québec à Winnipeg, de Winnipeg au Pacifique—toutes ces différentes parties du réseau étant exploitées par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, tous les tarifs étant subordonnés à la réglementation de l'Etat, au bénéfice du pays en général. Quels sont les avantages qui découlent de l'établissement de ce réseau ? Les avantages les plus évidents et les plus saillants sont bien connus. Le Cap-Breton bénéficierait de l'établissement de ce réseau en ce qu'il sera en mesure de vendre à l'administration du chemin de fer et aux habitants du pays de la houille, du fer, de l'acier, des rails et des matériaux pour la construction des ponts, tandis que les populations industrielles de cette florissante partie du pays obtiendront de la main-d'œuvre en abondance.

Comment Halifax bénéficiera-t-il de cette entreprise ? Les vaisseaux viendront chargés de marchandises d'importation ; il sor-

tira du port d'autres vaisseaux chargés de grain et d'autres cargaisons ; les ouvriers obtiendront toute la main-d'œuvre désirable, de façon à subvenir à leur entretien et à celui de leurs familles : voilà la nouvelle que nous faisons connaître au pays. Ajoutons à cela : l'amélioration des têtes de lignes dans le magnifique port d'Halifax, le plus grand port de l'avenir sur l'Atlantique, soit au nord soit au sud ; sans compter les avantages qui découleront de cette entreprise pour tous les genres de commerce et pour toutes les entreprises commerciales du pays et de la province. Quant à Pictou et aux autres parties de la Nouvelle-Ecosse, elles en bénéficieront par l'exploitation de leur houille, de leurs carrières de pierre, de leur richesse forestière, par la fabrication des wagons et des machines ; sans compter la main-d'œuvre qui se rattache à la production de toutes ces industries et la rénumération du travail d'élite et de l'esprit d'initiative déployés dans les fabriques qui s'occupent de ces industries. Quelles avantages le Nouveau-Brunswick retirera-t-il de l'établissement de ce réseau ? Saint-Jean verra affluer dans son port des vaisseaux transportant au dehors des céréales et autres produits et y ramenant des marchandises d'importation.

Le Nouveau-Brunswick sera en mesure de vendre de la pierre, du bois de construction, des denrées et des fournitures au chemin de fer, au cours de la période de construction ; et en outre, il bénéficiera de toute l'influence du chemin de fer, lorsque sa construction sera parachevée dans toute la province. Comment la province de Québec bénéficiera-t-elle de cette entreprise? Colonisation des vastes territoires septentrionaux ; utilisation des produits de ses forêts et de ses mines ; érection de villes et de villages dans ces territoires ; transports d'entier parcours sur ce réseau ; abondance de travail pour les prolifiques populations de cette province, au cours de la construction de chemin de fer ; développement ultérieur des exploitations commerciales ; fourniture d'approvisionnement pour la construction de la voie ferrée comme pierre, bois de construction, travaux d'art pour les ponts ; l'impulsion donnée à l'exploitation des fabriques déjà existantes, et main-d'œuvre créée pour les populations ouvrières; vive impulsion donnée au commerce de Québec et de Montréal—commerce d'importation et d'exportation ; bref, tous les développement que cette grande entreprise imprimera à ces différentes parties du pays. Quels avantages la province d'Ontario en recueillera-t-elle ? Est-ce qu'Ontario n'obtiendra rien ? Main-d'œuvre créée pour les populations industrielles grâce à l'impulsion donnée aux industries : transport des produits agricoles et autres articles à l'usage des ouvriers employés à la construction du chemin de fer ; commerce interprovincial, au fur et à mesure de l'avancement des travaux ; transports sur la voie ferrée au cours des travaux de premier établissement ; érection de villes et de villages dans la partie septentrionale de la province ; amélioration des exploitations agricoles, bref, nouvel élan donné au progrès et à la prospérité des populations de cette province : voilà pour Ontario. Quels avantages le Nord-Ouest en retirera-t-il? Transports à l'extérieur ; le coup de grâce donné aux monopoles et aux tarifs exagérés ; les prairies converties en exploitations agricoles florissantes ; le développement des populations urbaines et agricoles, la création de foyers domestiques pour des millions d'heureux habitants ; transports d'importation : remaniement de la balance du commerce avec les Etats-Unis ; puisque l'excédent des importations sur les exportations ne serait plus aussi accentué. Ajoutons que le Nord-Ouest recevra un plus fort volume des produits industriels d'Ontario et des autres provinces du Dominion. Est-ce que la Colombie Anglaise recueillera quelques avantages de cette entreprise? Elle verra une flotte de vaisseaux affluer au littoral du Pacifique, et entre autres avantages, citons l'établissement de communications avec le littoral ; l'utilisation du bois pour la construction du chemin de fer et de matériaux pour l'érection des ponts ; transports des grains en droiture ; développement des richesses de la province, et surtout de ses immenses ressources minières ; commerce avec le Japon ou avec l'Orient ; bref, impulsion plus vive donnée au pays.

Les travaux de premier établissement de ce réseau créeront de la main-d'œuvre pour la population ouvrière. Machinistes, ingénieurs, arpenteurs, commis, ouvriers d'élite, tous trouveront un emploi rémunérateur dans cette entreprise. Les jeunes gens débutant dans les carrières professionnelles et qui ont de légitimes ambitions ; la jeunesse qui étudie actuellement dans nos écoles et se destinent soit à la profession d'ingénieur ou à d'autres professions, tous verront leurs services utilisés dans le développement du pays et dans cette grande entreprise. Ajoutons que la préférence sera donnée à nos nationaux les plus aptes à l'exécution de cette vaste entreprise, aux enfants de la Nouvelle-Ecosse, du Cap-Breton, du Nouveau-Brunswick, aux fils de Québec et d'Ontario, aux citoyens de l'ouest et de la Colombie Anglaise. Leur avenir est intimement lié à cette grande œuvre. Enfin, comment le Canada, dans son ensemble, bénéficiera-t-il de cette œuvre ? Jetons un coup d'œil sur la carte du pays. Aujourd'hui nos populations sont massées au sud, dans le territoire limitrophe de la frontière ; les extrémités du pays se sont développées d'une façon anormale aux dépens du centre, tandis que, alarmés et stupéfaits, nous voyons le colosse du sud étendant d'un océan à l'autre ses membres gigantesques, et notre commerce qui passe entre ses pieds démesurément écartés. Contemplons maintenant l'immense tableau, dont les traits sont burinés par la foi et l'espérance, dans le cœur de tout patriote canadien. Le soleil se lève à

Vancouver, tandis qu'il luit au milieu du firmament à Halifax, versant ses flots de lumière sur une terre fière et prospère.

Voici le réseau transcontinental traversant le centre du pays, tandis que ses lignes tributaires se ramifient en tout sens. Voici les fermes, les hameaux, les villages et les villes. Voici les somptueuses demeures et les humbles habitations d'un peuple intelligent, industrieux en heureux, oublieux des discordes et des jalousies du passé ; enfin, voici nos temples et nos établissements industriels. A quoi tient cette expansion si remarquable ? D'abord, c'est que la Providence a réservé au vingtième siècle ce merveilleux développement du pays. Une autre cause de cette porspérité, c'est que, cette année, le parlement canadien a donné, législativement, son assentiment au traité portant construction du réseau national transcontinental.

M. J. W. ROCHE (Marquette) : Je propose l'ajournement du débat.

Sur motion de l'honorable M. Fielding, la Chambre lève sa séance à neuf heures quarante-cinq minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 18 avril 1904.

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

DEPOT D'UN RAPPORT.

Rapport de la police à cheval du Nord-Ouest.—Sir Wilfrid Laurier.

LOIS CONTRE L'IMMIGRATION CHINOISE.

M. AULAY MORRISON (New-Westminster) : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je voudrais, M. l'Orateur, demander au premier ministre si le gouvernement a reçu la confirmation de la nouvelle, transmise de la Colombie-Anglaise, annonçant que l'empereur de Chine a fait des ouvertures au cabinet impérial afin de contrecarrer les lois restreignant l'immigration des Chinois, lois adoptées par l'Assemblée à sa dernière session.

Très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Le gouvernement ne possède pas de renseignements de ce genre.

LA CONFERENCE INTERNATIONALE.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Je voudrais savoir du premier ministre si quelque chose l'empêche de déposer sur le bureau de la Chambre les instructions données ou la commission remise aux membres de la Conférence internationale. Il n'est pas certain que cette conférence se réunisse de nouveau ; du moins, il est peu probable qu'elle soit convoquée dans un avenir rapproché. Autant que je me rappelle, ces instructions et cette commission n'ont jamais été déposées sur le bureau. Je suppose qu'on pourrait maintenant les communiquer à la députation, afin d'apprendre à la Chambre et au pays quels étaient les pouvoirs des commissaires concernant la conduite des négociations entamées avec les représentants du gouvernement des Etats-Unis.

Sir WILFRID LAURIER : Si ma mémoire est fidèle, toutes les instructions sont contenues dans la commission qui, si je ne me trompe, a été déposé sur le bureau, il y a quelques années. En tout cas, rien ne s'oppose à ce qu'elle soit communiquée à la Chambre.

M. R. L. BORDEN : Ce que dit mon très honorable ami peut être exact. Toutefois, je ne suis pas à blâmer si je n'ai pas vu cette commission, car je l'ai demandée à la bibliothèque et on m'a répondu que ce document ne s'y trouvait pas. Il serait dans la biliothèque, il me semble, s'il avait été déposé sur le bureau.

FRONTIERE DE L'ALASKA—CORRESPONDANCE.

M. R. L. BORDEN : Je désire faire observer au premier ministre que les documents concernant l'imbroglio de la frontière de l'Alaska n'ont pas été communiqués au parlement d'une manière bien satisfaisante. A la dernière session, mon très honorable ami a fait les remarques suivantes touchant ces documents :

> Je regrette de dire que toute la correspondance échangée à ce sujet depuis 1899 n'a pas encore été déposée sur le bureau de la Chambre. Je regrette non seulement que nous n'ayons pas le pouvoir de faire nos traités, mais aussi que nous ne soyons pas dans une situation assez indépendante pour que je puisse l'y déposer telle qu'elle s'est échangée entre le gouvernement canadien et le gouvernement impérial. Mais nous aurons cette correspondance et elle sera déposée sur le bureau de la Chambre à la prochaine session, et elle le sera en entier, quelque protestation que l'on puisse faire au dehors, et alors le pays saura exactement ce qui s'est passé et quelle est la responsabilité de chacune des parties concernées dans cette question.

A ma connaissance, la correspondance entière n'a pas encore été déposée. J'ai déjà agité cette question. Mon très honorable ami croyait alors que les documents seraient communiqués à la Chambre quelques jours plus tard ou, du moins, au cours de la session. Il me semble qu'on devrait nous remettre toute la correspondance coordonnée de manière à nous permettre de la comprendre parfaitement et non pas pêle-mêle comme cela arrive parfois.

Sir WILFRID LAURIER : J'apprendrai à la Chambre qu'il y a actuellement un échange de correspondance avec les autori-

tés impériales touchant ces documents. J'espère que nous pourrons, avant que la session soit très avancée, publier un Livre bleu renfermant toute la correspondance qui se trouve entre nos mains.

DEMISSION DE M. BLAIR—CORRESPONDANCE.

M. R. L. BORDEN : Je voudrais également savoir si le gouvernement a communiqué à la Chambre toute la correspondance échangée entre lui et l'honorable M. Blair, au sujet des raisons qui ont motivé la démission de ce dernier. On trouve aux pages 6952-6959 des Débats de la dernière session les documents que M. Blair lui-même a fait connaître. — ma connaissance, le gouvernement n'a pas encore déclaré que la correspondance a été régulièrement déposée sur le bureau. Je demanderai au premier ministre si tous les documents nous ont été communiqués et, dans la négative, si quelque chose empêche de les compléter.

Sir WILFRID LAURIER : Au meilleur de ma connaissance, la correspondance est complète ; toutefois, j'irai de nouveau aux informations.

"HOME BANK OF CANADA".

M. CLARKE : Je propose que le bill (n° 45) concernant la "Home Bank of Canada" soit voté en deuxième délibération.

L'honorable W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Ce bill a un caractère un peu exceptionnel. Il déroge au principe général de la loi concernant le commerce des banques, et ces innovations ne doivent être permises que pour des raisons spéciales. Nous avons adopté une loi semblable, il y a un an, concernant la "Crown Bank". Je consens à ce que ce bill soit soumis au comité afin que nous obtenions de plus amples renseignements des auteurs de cette proposition de loi.

La motion est adoptée, et le bill voté en deuxième délibération.

DEUXIEME LECTURE.

Bill (n° 57) constituant en corporation la Compagnie du pont International du Nouveau-Brunswick.—M. C. Marcil.

Bill (n° 58) concernant la Compagnie Impériale de prêt et de placement du Canada.—M. A. T. Thompson.

Bill (n° 59) concernant la Compagnie du chemin de fer du Parc et de l'Ile de Montréal.—M. Geoffrion.

Bill (n° 60) concernant la Compagnie du chemin de fer de la rivière Chaudière.—M. Galliher.

Bill (n° 61) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Thorold au lac Erié.—M. German.

Bill (n° 62) concernant la Compagnie du pont de Welland et de la Grande-Rivière.—M. German.

Bill (n° 63) concernant la Compagnie du chemin de fer d'Edmonton au lac des Esclaves.—M. Costigan.

Bill (° 64)concernant la Compagnie du pont du détroit de Canseau.—M. Wade.

INTERPELLATIONS.

STEAMER "LAKE CHAMPLAIN".

M. E. D. SMITH—par M. Clarke :

1. A une question en date du 6 avril courant, le ministre de l'Agriculture ayant répondu que le steamer "Lake-Champlain" avait le système ordinaire de ventilation à air frais,—

2. L'inspecteur du gouvernement a-t-il examiné ces ventilateurs à air frais et les a-t-il trouvés en bon état et de dimension suffisante, sur ledit navire. à chaque départ, lorsque des articles de nature périssable étaient à bord ?

L'honorable SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : Un inspecteur du ministère de l'Agriculture a présenté un rapport à chaque départ de ce steamer, tant du port de Montréal, pendant la saison de la navigation, que du port de Saint-Jean, N.-B., en hiver, et ces rapports décrivaient ainsi les appareils de ventilation :

Entrepôt : n° 1—2 bouches d'introduction, 2 bouches d'extraction ; n° 2—2 bouches d'introduction ; n° 3—2 bouches d'introduction ; n° 4—2 bouches d'introduction ; n° 5—2 bouches d'introduction, 2 bouches d'extraction ; n° 6—2 bouches d'extraction.

Faux-pont : n° 1—2 bouches d'introduction, 2 bouches d'extraction.

Cale : n° 1—2 bouches d'introduction, 2 bouches d'introduction ; n° 2—2 bouches d'introduction ; n° 3—2 bouches d'introduction ; n° 4—2 bouches d'introduction ; n° 5—2 bouches d'introduction ; n° 6—2 bouches d'extraction.

Les ventilateurs de l'entrepont avaient 18 pouces de diamètre et ceux de la cale, 14 pouces.

Chaque inspecteur a reçu l'ordre de mentionner dans son rapport qu'un ventilateur est en mauvais état, s'il s'en aperçoit au cours de l'inspection. Les rapports n'ont signalé aucun ventilateur en mauvais état.

COMMISSION D'ENQUETE CONCERNANT LES GARDE-BESTIAUX.

M. LENNOX :

Quel a été le coût total de la commission d'enquête concernant les garde-bestiaux ?

L'honorable H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) : Le coût total de cette commission s'est élevé à $6,828.68.

FOURNITURE AUX ETATS-UNIS DE LA FORCE MOTRICE PRODUITE PAR L'ELECTRICITE.

M. CLARKE :

1. Le gouvernement a-t-il reçu,—et dans ce cas, quand et de qui,— quelque requête demandant la permission de transmettre aux Etats-Unis, pour y être employée, une force motrice électrique produite au Canada ?

2. Dans l'affirmative, quelle action ou quelle décision le gouvernement a-t-il prise à ce sujet ?

Sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Non ; on ne trouve aucune trace d'une pareille requête.

GARE D'ALBERTON—VOIE D'ACCES.

M. HACKETT :

1. Quel rapport, s'il en est, le gouvernement a-t-il reçu au sujet de l'étude et de l'acquisition d'une nouvelle voie d'accès par chemin de fer, à la ville d'Alberton, comté de Prince, Ile du Prince-Edouard, afin d'éviter les inconvénients résultant de la bifurcation de la ligne à cet endroit.

2. Avant de commencer les travaux de la nouvelle gare à Alberton, le gouvernement remédiera-t-il à ces inconvénients en choisissant une voie d'accès plus commode ?

L'honorable H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) :

1. Le ministère a reçu du gérant général un rapport défavorable au changement projeté.

2. La question est à l'étude.

COMMISSIONS DANS L'ARMEE IMPERIALE—MILICE DU CANADA.

M. SAM. HUGHES :

1. Combien de commissions dans le service sont accordées aux officiers de la milice du Canada, chaque année ?

2. Ces commissions sont-elles accordées en sus de celles qui sont données aux gradués du Collège militaire royal de Kingston ?

3. A quelles conditions ces six commissions sont-elles censées être accordées ?

4. Quels sont les examens à subir ? Si cette question comporte trop de détails, le gouvernement voudrait-il déposer sur le bureau un état les donnant ?

5. En ce qui concerne les sujets étrangers à l'art militaire, mais ayant un caractère littéraire, les degrés obtenus dans une université canadienne quelconque, sont-ils acceptés comme tenant lieu d'examen ? Dans l'affirmative, quels sont les degrés requis ?

6. Combien d'officiers de la milice canadienne ont reçu ces commissions chaque année, depuis, et y compris l'année 1899 ?

7. A part cela, des commissions spéciales dans le service de l'Afrique Occidentale ou autre service militaire sont-elles données à des officiers canadiens ?

8. Dans l'affirmative, quelles sont les conditions requises pour ce service ?

Sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice) :

1. Six.

2. Oui.

3. Un officier de la milice d'une colonie qui sollicite une commission dans l'armée impériale doit réunir les conditions suivantes:

(a) N'être pas marié et être âgé de 18 à 25 ans au premier de janvier de l'année pendant laquelle il lui est permis de subir ses examens sur les sujets relatifs à l'art militaire.

(b) Avoir servi en qualité d'officier dans la milice de la colonie et avoir suivi deux fois les cours d'instruction annuels pendant deux années différentes ou avoir été en service actif.

Sa demande doit être accompagnée de l'extrait (a) de naissance du candidat ; ou faute de l'extrait de naissance, de l'extrait baptistaire ou autre document accompagné de l'attestation de son âge véritable faite devant un juge de paix par un de ses parents ou gardiens.

(b) Un certificat constatant qu'il a suivi les cours d'instruction requis (chacun pendans une année différente).

(c) Un certificat du gouvernement attestant qu'il est convaincu que le candidat est vraiment un habitant de la colonie, qu'il est de bonnes mœurs et digne sous tous les rapports de recevoir une commission dans l'armée de Sa Majesté.

(d) Un certificat constatant que le candidat a subi les examens requis sur les sujets ayant un caractère littéraire ou des examens équivalents.

4. Un examen de littérature ; un examen sur des sujets se rapportant à l'art militaire ; un examen médical.

A la demande des candidats, le ministère leur fournit de plus amples détails concernant les examens sur les sujets se rapportant à la littérature ou à l'art militaire. Le ministère n'a qu'un exemplaire des règlements.

5. Oui, pourvu que le candidat ait subi l'examen mentionné ci-après dans l'une des universités suivantes :—

Oxford.—Le " premier examen public ".

Cambridge.—L'une des divisions de " l'examen général ou la première partie de n'importe quel examen pour l'obtention des degrés universitaires.

Dublin—L'examen final de la " senior freshman year " ou l'examen final de l'école du génie.

Durham.—" Les examens de la première année."

Londres.—Les examens intermédiaires dans les arts, les droit, les sciences ou la médecine.

Universités d'Ecosse.—L'examen des candidats au service militaire.

Université Royale en Irlande.—Le deuxième examen universitaire dans les arts ou les deuxième examen du génie.

Université Victoria, Manchester.—L'examen intermédiaire.

Ou, si le candidat a subi une autre épreuve qui l'exempte, au jugement de l'université, de subir les examens ci-dessus mentionnés, il doit produire un certificat attestant que

les autorités acceptent cette épreuve comme tenant lieu d'examen.

Un examen équivalent passé à l'université de Malte ou dans une des universités coloniales autorisées par l'Etat tiendra également lieu de l'examen prescrit par les règlements de l'armée.

Est également exempt de subir l'examen sur des sujets scolaires, sauf le dessein linéaire, celui qui produit un certificat d'une université autorisée attestant qu'il a :

(a) obtenu ses degrés dans les arts ou les sciences, ou

(b) subi les examens requis pour obtenir le titre de bachelier ès arts ou celui de maître ès arts d'une des universités suivantes : Oxford, Cambridge, Dublin, Durham, Londres, Edinbourg, Saint-André, Glasgow, Aberdeen, Université Royale d'Irlande, Université Victoria de Manchester, ou le titre de bachelier ès sciences des universités d'Edinbourg, de Saint-André, de Glasgow ou d'Aberdeen.

6. Huit en tout.

7. Oui.

8. Un candidat qui aspire à une commission de lieutenant, dans l'armée d'occupation de l'Afrique Occidentale doit:

(1) être un officier de l'armée régulière, de la gendarmerie impériale ou de la réserve des officiers.

(2) Etre âgé de plus de 22 et de moins de 35 ans.

(3) N'être pas marié au moment où il reçoit sa commission.

(4) Avoir, lorsqu'il présente sa demande, servi pendant deux années complètes dans un régiment en Angleterre ou dans les colonies ; ou, si c'est un officier de la milice, suivi trois fois les cours d'instruction avec son propre bataillon, ou avoir été en service actif pendant un temps équivalent.

(5) Posséder, si c'est un officier de la milice, les certificats suivants :

(a) Un brevet d'officier de mousqueterie de l'Ecole de mousqueterie de Hythe, ou un brevet équivalent, et

(b) un certificat d'après la formule E 516 de l'armée (promotion au grade de capitaine) ou un certificat d'après la formule E 527.

Sauf dans des circonstances particulières, les officiers des colonies ne seront pas enrôlés dans l'armée d'occupation de l'Afrique Occidentale.

LISTE ELECTORALE DE SAINTE-FLORE.

M. CASGRAIN, par M. Clarke :

1. Le dépositaire de la liste d'électeurs pour les fins d'élections provinciales pour la paroisse de Sainte-Flore, district électoral de Trois-Rivières et Saint-Maurice, a-t-il transmis au greffier de la Couronne en chancellerie, tel qu'édicté par l'Acte du cens électoral de 1898, article 10, une copie des changements ou modifications faits à ladite, liste électorale, par un jugement rendu à Trois-Rivières, le 18 janvier 1904, par l'honorable juge Desmarais, retranchant quatre-vingt-dix-sept noms de ladite liste ?

2. A quelle date le dépositaire de ladite liste a-t-il ainsi transmis lesdits changements ou modifications au greffier de la Couronne en chancellerie ?

Sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. Non.

2. Ces changements n'ont pas été reçus.

PASSAGES DES DELÉGUES AGRICOLES.

M. HACKETT :

1. Le gouvernement se propose-t-il de réduire les tarifs de chemin de fer à un chiffre nominal ou d'admettre le système de circulation gratuite en faveur des délégués agricoles, conformément à la résolution adoptée lors de la convention annuelle des fermiers de l'Ile du Prince-Edouard ?

2. Quel est le taux le plus bas payé par les délégués se rendant à ces conventions et aux expositions, alors qu'ils agissent ainsi dans l'intérêt public tout en augmentant le trafic des voies ferrées ?

3. La circulation gratuite ne devrait-elle pas être accordée à ces personnes qui prodiguent leur temps et leur intelligence pour l'avancement du pays ?

L'honorable H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) : Je ne saurais dire si cette question a trait à toutes les voies ferrées ou seulement au réseau des chemins de fer de l'Etat. J'ajoute que le sous-ministre m'apprend qu'il n'y a au ministère aucune trace de la résolution mentionnée dans la première partie de l'interpellation. La deuxième partie concerne les tarifs spéciaux de tous les chemins de fer du Canada. Le ministère ne possède aucun renseignement sur ce sujet. La troisième question a trait au transport gratuit sur les voies ferrées nationales de tous ceux qui consacrent leur temps et leurs connaissances au progrès du pays. Notre matériel roulant pourrait ne pas suffire à transporter toutes ces personnes.

Le GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La Chambre reprend la discussion de la motion de Sir Wilfrid Laurier,—Que M. l'Orateur quitte maintenant le fauteuil pour que la Chambre se forme en comité général sur certaine résolution concernant la ratifiacation du contrat entre Sa Majesté le Roi et la Compagnie dite "The Grand Trunk Pacific Railway Company en date du 8 mars 1904, etc., etc.,— et de l'amendement de M. Borden (Halifax).

M. WILLIAM J. ROCHE (Marquette) : M. l'Orateur, le bill relatif à la construction d'une nouvelle voie nationale à travers le continent, bill que la Chambre avait adopté et que la droite saluait d'acclamations bruyantes, comme s'il eût été le comble de la perfection et un projet de loi qu'il n'était guère possible d'améliorer, vu qu'il était également avantageux pour le pays et la compagnie, est de nouveau en butte aux critiques de la Chambre et de ceux même

qui l'approuvaient. Les Chambres ont été convoquées, nous tenons ce renseignement du président du Grand Tronc, expressément pour modifier ce traité ; toutes les retouches qu'il a subies sont de nature à conférer de plus grands avantages à la compagnie ; pas une seule d'entre elles ne vise à protéger plus efficacement les intérêts du Canada. A la dernière session, l'opposition, lorsqu'elle eut compris que le gouvernement du jour se proposait d'imposer au parlement la ratification du traité sans consulter l'opinion publique, présenta un grand nombre de motions dans le dessein de mieux protéger les intérêts du pays. Dans l'accomplissement légitime de son devoir, vu les dépenses considérables qu'il s'agissait de faire, l'opposition chercha à rendre la convention aussi parfaite que possible et à prévoir tous les faux-fuyants que la compagnie pourrait invoquer au détriment du pays. Toutefois, toutes ces motions, à deux exceptions près, furent repoussées par le gouvernement et ses partisans, sous prétexte qu'elle ne faisaient pas partie de la convention, que la compagnie ne les accepterait pas et que le parlement devait ratifier ou rejeter le contrat en son entier. Le ministre de la Justice (M. Fitzpatrick) et le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) s'indignèrent en entendant exprimer le simple soupçon que cette compagnie pourrait manquer à sa parole. Est-il possible de croire, se demandait le ministre de l'Intérieur, qu'un groupe de citoyens respectables, jouissant, dans les cercles de la finance, d'une réputation aussi enviable, feront assez peu de cas de leur caractère et de leur probité pour manquer à leur parole envers le parlement du Canada et enfreindre les stipulations d'un traité ? Selon lui, c'était là une hypothèse gratuite, une chimère enfantée par l'imagination des membres de l'opposition. Pourtant, en dépit de la foi robuste du ministre de l'Intérieur, à peine le contrat était-il signifié et rien n'avait encore été fait pour en assurer l'accomplissement, lorsque ces personnes si respectables manquèrent à leurs engagements et ne déposèrent pas l'argent ou les effets publics mentionnés dans la convention, mais des obligations du Grand Tronc, et ce dépôt n'eut lieu qu'après l'expiration du délai prescrit. Ainsi, nous constatons au début même de l'entreprise, que ces personnes violent leurs engagements non pas à cause de la gêne où se trouvait le marché financier, car M. Hays a déclaré très clairement que la compagnie aurait pu se procurer des fonds considérables, mais uniquement parce que celle-ci trouvait cela plus commode. De sorte que la gauche avait pleinement raison l'an dernier de vouloir lier ces personnes par un écrit, de ne rien laisser au hasard, malgré l'honorabilité des parties contractantes. Lorsque nous constatons qu'elles ont violé de gaité de cœur les stipulations d'une convention écrite, d'un contrat solennel, nous comprenons que les événements nous ont donné raison.

Le très honorable premier ministre a profité cette année des critiques que nous avons faites de son discours de la dernière session, il s'est abstenu de ce lyrisme, il n'a pas fait preuve de cet enthousiasme exalté qui, l'année dernière, avaient nui à la solidité de son raisonnement.

Les masses de renseignements qu'il croyait avoir déposées sur le bureau de la Chambre pour motiver l'établissement de cette ligne ne renfermaient, aux yeux de ceux qui les examinaient attentivement, que bien peu d'éclaircissements. A vrai dire, le premier ministre a cette année complété ces renseignements en citant un extrait d'une relation d'un missionnaire jésuite écrite il y a deux cents ans, dans laquelle on lit qu'un certain jour de juin, les rosiers étaient en fleurs et que la nuit était inconnue dans cette région ! Certes, c'était là un renseignement bien récent, pour justifier la construction d'une voie ferrée ! Lorsque le premier ministre est tenu d'avoir recours à un pareil argument pour étayer son opinion, il ne peut guère se targuer davantage d'être un homme pratique.

La manière dont le premier ministre a traité ses différents ministres des Chemins de fer et Canaux est plus qu'étrange. M. Blair qui présida à ce ministère depuis 1896 jusqu'en 1903, le seul expert au Canada dans les questions de chemins de fer, qui était plus au courant de la situation que tous ses collègues réunis, M. Blair auquel le premier ministre a décerné aujourd'hui un certificat de la plus haute compétence, a été si cavalièrement traité, son opinion a eu tellement peu de poids, qu'il n'a pas été prié de prendre part dès le début aux négociations qui se sont terminées par la signature du contrat. Certes, ce ministre n'a pas tardé à faire connaître ce qu'il pensait du contrat lorsque celui-ci a été mis en discussion à la dernière session. Il l'a réprouvé sans ménagements ; il a prétendu qu'il entraînerait le gaspillage injustifiable des deniers publics et qu'il n'offrait aucun avantage pour compenser ses défauts. Après avoir entendu exprimer cet avis et condamner sévèrement ce projet d'établissement d'une voie ferrée, le premier ministre en conçut une si haute opinion qu'il sembla dire aussitôt : M. Blair, votre raisonnement est sûr ; vous êtes bien l'homme qu'il me faut. J'ai cherché d'un bout à l'autre du pays l'homme le plus entendu, le meilleur expert dans les questions de chemin de fer. Vous ayant entendu exprimer votre opinion, je la tiens en si haute estime que je viens vous demander d'accepter l'une des positions les meilleures et les plus importantes dans le monde des chemins de fer, une position à laquelle est attaché un traitement—ce qui n'est pas une mince affaire— de $10,000 par année. A vrai dire, en vous écoutant, le pays économiserait plusieurs millions de dollars ; cependant, comme vous aurez les mains liées en ce qui a trait

à ce projet en particulier, et comme vous serez réduit à garder le silence pendant dix ans, je crois que cela serait de bonne guerre au point de vue de la politique et nous débarrasserait d'un adversaire dangereux. Veuillez oublier les critiques acerbes dont votre conduite a été l'objet de la part de vos anciens amis libéraux, de ceux même qui, lorsque vous étiez ministre des Chemins de fer et Canaux, approuvaient servilement tous les projets mis de l'avant depuis 1896 par le gouvernement du jour, et vous décernaient le titre du plus grand ministre des chemins de fer qui ait existé au Canada, mais qui, aussitôt que vous eûtes dirigé vos batteries contre le projet ministériel, se mirent à parler de vous dans les termes les plus violents, à vous imputer les pires motifs, déclarant que vous obéissiez aux dictées de votre amour-propre froissé, parce qu'on ne vous avait pas permis de diriger les négociations —bien que, soit dit entre nous, vous connaissiez parfaitement les motifs de cet éloignement. Votre fameux mémoire du 10 décembre 1902, m'empêchait de vous inviter à prendre part aux négociations. Veuillez oublier les critiques du représentant de Hants (M. Russell) qui vous a déclaré indigne de dénouer les cordons de ma chaussure, et bien d'autres reproches semblables. Ecrivez une lettre blâmant le contre-projet du chef de l'opposition. Ajoutez, si vous ne pouvez rien lui reprocher de plus, que sa proposition reconnaît la nécessité d'établir immédiatement une autre ligne transcontinentale, alors que vous niez que cela soit nécessaire. Acceptez mon offre et avec ma grandeur d'âme, j'oublierai vos censures véhémentes à l'adresse de mes déclarations opportunistes, bien que, je l'avoue, vous ayez porté un rude coup à mon projet.

M. Blair a prêté l'oreille au tentateur, il a hésité et s'est perdu. Cependant, en lui demandant d'accepter cette importante position, on rendait le plus éclatant hommage à l'habileté de M. Blair et on jetait sur le projet du premier ministre le plus grand discrédit.

Celui qui préside aujourd'hui au ministère des Chemins de fer n'a guère été mieux traité. Au lieu de confier cette tâche à celui dont relève la construction du Transcontinental, le premier ministre s'est chargé de faire connaître au parlement les modifications que le contrat a subies ; au lieu de lui demander de défendre la politique ministérielle contre les assauts redoutables du chef de l'opposition, on l'a relégué dans l'ombre. Ses collègues n'ont pas assez confiance en lui pour croire qu'il peut présenter le projet sous un jour favorable, et repousser victorieusement les attaques auxquelles il est en butte. On appela donc un autre ministre à la rescousse et on lui confia la tâche impossible de répondre aux critiques écrasantes du chef de la gauche. Cette tâche fut dévolue au ministre de l'Intérieur, un expert dans l'art de détourner la discussion, qui s'est amusé au grand plaisir de son entourage à dresser des épouvantails afin de démontrer avec quelle facilité il pouvait les culbuter. Cependant, celui qui, quelles que soient ses attaches politiques, prendra le discours du chef de la gauche et le lira attentivement, puis le comparera au discours du ministre de l'Intérieur, celui-là ne pourra pas prétendre que le ministre a répondu en aucune façon à son adversaire. Ainsi que l'a dit le représentant de Saint-Jean, le ministre a tenté de répondre aux attaques du chef de la gauche, mais il ne les a pas réfutées.

Le premier ministre, dans le discours qu'il a prononcé à la dernière session, a invoqué, pour justifier la construction immédiate de la voie ferrée, la nécessité de mettre fin au plus tôt à l'encombrement du trafic du grain dans l'ouest et de fournir à la population une nouvelle voie d'accès aux marchés de l'univers pour la vente des produits de la ferme. Cette nécessité était si urgente que le gouvernement ne pouvait attendre que des renseignements précis fussent fournis aux membres de la Chambre pour leur permettre de juger en connaissance de cause de la nature du pays que le chemin de fer devait traverser. Son empressement était tel qu'il ne pouvait même pas attendre le résultat d'explorations soigneusement faites, qui auraient démontré s'il est possible d'obtenir des pentes et des courbes assez adoucies pour permettre de transporter avantageusement le grain sur cette voie ferrée. Il n'était plus temps de réfléchir et de délibérer, il fallait agir. Malgré la précipitation que le gouvernement met à faire adopter son projet par le parlement, une année a été perdue, sans qu'une seule brigade d'ingénieurs ait été envoyée sur les lieux pour explorer la partie du chemin que le gouvernement doit construire, entre Winnipeg et Moncton, sur une distance de 1,900 milles.

Afin de ne pas commettre d'injustice envers le gouvernement en parlant ainsi, je lirai certaines questions posées à ce sujet il y a quelques semaines et les réponses du ministre des Chemins de fer et Canaux.

Le 17 mars, l'honorable député d'Hamilton (M. Barker) déposa l'interpellation suivante :

Copie de tous rapports provisoires et autres, plans, comptes, états, papiers, documents et correspondance entre les mains du gouvernement concernant les explorations pour les divisions occidentale et orientale, respectivement, du chemin de fer transcontinental projeté.

A cela, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux répondit :

Le gouvernement n'a en sa possession aucun document de cette nature.

Pas de rapports, pas de cartes, pas de plans, pas de correspondances, concernant la division de l'Est ou la division de l'Ouest. L'honorable député d'Hamilton demanda encore :

1. Le nombre et les noms des personnes employées par le gouvernement, ou autrement, pour les explorations relatives à la division

orientale du chemin de fer transcontinental projeté ;

2. La date à laquelle chacune de ces personnes a été employée, son salaire, la nature et la durée de son emploi, et la partie des explorations dans laquelle elle a été employée ;

3. Si cette personne a été ainsi employée par le gouvernement ou par quelque autre personne ;

4. La nationalité de chacune de ces personnes et son domicile avant son emploi.

L'honorable H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) : Le gouvernement n'a personne à son emploi sur la division de l'est du chemin de fer projeté dit Grand-Tronc-Pacifique et, en conséquence, les autres renseignements demandés ne sont pas en la possession du département.

Ainsi nous avons la déclaration formelle du gouvernement qu'aucune exploration n'a été faite sur la division de l'Est. Le 28 mars, l'honorable député de Winnipeg (M. Puttee) adressa au gouvernement la question suivante :

1. Le gouvernement sait-il que des missions d'explorateurs sont à l'œuvre le long du tracé du chemin de fer transcontinental projeté, entre Winnipeg et Québec ?

2. Ces explorateurs sont-ils employés par le gouvernement ou par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ?

3. S'ils sont à l'emploi de la compagnie, est-il entendu que le gouvernement adoptera ces études et paiera les dépenses faites à cet égard ?

A cela, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux répondit :

1. Le département sait qu'il y a des équipes d'ingénieurs à l'œuvre au nord de North-Bay et de Port-Arthur et qu'ils travaillent à déterminer le tracé de certains embranchements qu'on a l'intention de relier au Transcontinental, entre Winnipeg et Québec.

2. Ces explorateurs sont employés par le Grand-Tronc-Pacifique.

Nous avons ici l'aveu qu'il n'y a pas eu d'autres explorations que celles commandées par la Compagnie, concernant des embranchements n'ayant aucun rapport avec la ligne principale. A la même date, l'honorable député de Toronto (M. Kemp) demanda :

1. Combien d'équipes d'ingénieurs (s'il en est), ont été employés sur la division est du chemin de fer transcontinental ?

2. Par qui ont-ils été employés ?

3. Dans quelles sections ces équipes d'ingénieurs ont-ils été employés ?

Voici la réponse du ministre des Chemins de fer et Canaux :

1. Je ne saurais dire combien il y a d'équipes d'ingénieurs à l'œuvre, si toutefois, il y en a, sur l'étendue de la division est du Transcontinental.

2. S'il en est d'employés je ne saurais dire qui les emploie.

J'ignore s'il y a de ces ingénieurs à l'œuvre travaillant à fixer le tracé du chemin dans cette division.

A trois reprises différentes l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux déclare que le gouvernement n'a aucun renseignement concernant la division de l'est, qu'il n'a pas fait faire la moindre exploration. On a perdu une année complète, bien qu'à la dernière session on disait que le temps était si précieux que nous n'aurions ni une journée, ni une heure, ni une minute à perdre. Cela pressait tellement que le premier ministre s'écriait : " fasse le ciel que nous n'arrivons pas trop tard." Dans quelle fausse position se trouve-t-il aujourd'hui aux yeux de la population, pour demander l'adoption d'un amendement au contrat dont le premier article prolonge le délai pour construire le chemin de Winnipeg à la côte du Pacifique du mois de décembre 1908 au mois de décembre 1911. L'an dernier la vague du progrès nous entraînait ; nous ne pouvions pas attendre, parce que le temps n'attend pas, mais il faut croire que l'honorable premier ministre a mis un frein à son empressement, puisqu'il a modifié le contrat et demande de prolonger de trois ans le délai accordé pour construire la partie la plus importante du chemin, à travers cette partie du pays où se trouve l'encombrement du trafic qu'il voulait faire cesser.

Quant à la division de l'est, il n'y a pas de date fixée pour la terminer ; les clauses qui la concernent sont susceptibles de l'interprétation la plus élastique, et il n'y a pas de doute qu'on saura en profiter, surtout pour cette partie du chemin, à l'est de North-Bay. Puisque le gouvernement se réserve le droit de louer aucune partie de la division de l'est au fur et à mesure qu'elle sera prête, il est évident qu'il n'entend pas construire de sitôt cette section, à l'est de North-Bay.

Sur la division des montagnes, longue de 500 milles, le gouvernement, aux termes du premier contrat, s'engageait à garantir les trois quarts du coût de la construction, jusqu'à concurrence de $30,000 par mille, mais cette restriction à notre responsabilité a été abolie et remplacée par une autre clause qui oblige le pays à garantir une somme égale aux trois quarts du coût de la construction, quel qu'il soit. En d'autres termes, s'il est vrai que ce chemin doit coûter $50,000 par mille, à travers les montagnes, la garantie du gouvernement sera de $37,500 par mille, au lieu de $30,000.

Mais ce n'est pas tout. Le gouvernement donne encore une subvention en argent égale à sept années d'intérêt. Je trouve amusantes les prétentions des orateurs de la droite qui déclarent que le gouvernement n'accorde aucune subvention ni en terre ni en argent, à cette compagnie. C'est tout le contraire qui a lieu. Qu'on appelle cela cadeau, subvention, bonus ou tout ce que l'on voudra, par cette seule clause, le gouvernement fait don à la compagnie, sans aucun espoir de retour, des sept années d'intérêt, équivalant à $4,882,500. Et ce n'est pas tout encore. Le gouvernement garantit la différence entre la valeur nominale des obligations et ce que la vente en rapportera. C'est-à-dire que nous garantissons une somme indéterminée, personne ne peut dire à quel taux ces obli-

gations seront vendues. Cette clause sera d'un grand avantage pour la compagnie et augmentera les obligations du pays.

Sur les 1,000 milles de la section des prairies, les conditions du premier contrat ne sont pas changées, nous garantissons les obligations, pour les trois quarts du coût de la construction, jusqu'à concurrence de $13,000 par mille. Mais cette somme est suffisante pour construire le chemin dans cette partie du pays. Tous ceux que s'y entendent tant soit peu, en matière de chemin de fer, savent que ce chemin peut être construit pour $13,000 par mille et la meilleure preuve en est que le gouvernement du Manitoba a fait construire par le Canadian Northern, des centaines de milles de chemin à travers la prairie, en donnant une garantie de $10,000 par mille, dont $2,000 devaient être affectés à l'outillage du chemin, et la construction de ce chemin offrait autant de difficultés que celui du Grand-Tronc-Pacifique. Ainsi, il n'y a pas le moindre doute que les comptes seront arrangés de manière à ce que la garantie du gouvernement couvre le coût total du chemin.

M. McCREARY : Combien le gouvernement du Manitoba a-t-il payé pour les 350 milles de chemin qu'il a achetés du Northern Pacific Railway ?

M. ROCHE : Le Canadian Northern l'a repris du gouvernement au même prix qu'il aurait été acheté du Northern Pacific et à l'heure qu'il est le gouvernement du Manitoba fait construire des centaines de milles de chemin, en n'offrant d'autre garantie que $10,000 par mille, dont $20,000 doivent être employés à outiller le chemin.

M. McCREARY : Combien le gouvernement du Manitoba a-t-il payé au Northern Pacific pour ces 350 milles de chemin ?

M. ROCHE : Mon honorable ami croit-il que $13,000 ne sont pas suffisants pour construire ce chemin à travers la prairie ?

M. McCREARY : Nous ne garantissons que les trois quarts.

M. ROCHE : En jouant avec les chiffres. En se livrant à des opérations de comptabilité bien connues de la compagnie, elle saura bien atteindre l'extrême limite de la garantie du gouvernement, et elle aura ainsi une somme suffisante pour couvrir tout le coût de la construction.

On a aussi modifié la clause du premier contrat qui autorisait le gouvernement à confisquer le chemin et à en prendre possession, si la compagnie négligeait de payer les intérêts pendant trois ans. Aux termes du premier contrat, le gouvernement possédait une première hypothèque qu'il pouvait déclarer échue, et il pouvait prendre possession du chemin de fer si la compagnie ne payait pas les intérêts à échéance. Cette clause fut approuvée par les honorables députés de la droite l'an dernier, et on félicite le gouvernement d'avoir sauvegardé les intérêts du peuple en s'assurant une hypothèque sur le chemin qui lui permettait d'en prendre possession et de l'exploiter comme chemin de l'Etat, si la compagnie ne remplissait pas ses obligations. Aujourd'hui nous voyons les mêmes députés approuver le gouvernement d'avoir renoncé à cette stipulation et donner comme raison que ce serait un malheur de voir le gouvernement prendre possession du chemin et l'exploiter lui-même.

Aux termes du contrat modifié, nous n'avons plus qu'un recours, si la compagnie néglige de payer les intérêts pendant cinq ans. Elle peut cesser de les payer pendant, un, deux, trois et quatre ans, même pendant quatre ans et demi ; le gouvernement devra les payer à sa place, et n'aura rien à dire. Nous n'aurons absolument aucun recours, tant que la compagnie ne sera pas en faute de cinq ans. Tout le recours que le gouvernement pourra alors exercer, sera de nommer, avec l'assentiment de la compagnie, un sequestre ou gérant qui exploitera la ligne, non dans les intérêts de l'Etat, mais dans les intérêts de la compagnie également. Ce moyen sera très commode pour permettre à la compagnie de se libérer de l'obligation d'exploiter le chemin dans une période de crise, en puisant dans son fonds de réserve pour combler les déficits qui pourraient en résulter, car cette compagnie devra avoir un capital disponible pour exploiter le chemin et le maintenir en opération, dans les temps de crise, aussi bien que dans les périodes de prospérité.

D'où viendra ce capital ? C'est l'Etat qui le fournira, et ensuite la compagnie pourra reprendre son chemin aussitôt que les beaux jours seront revenus, comme l'ont déjà expliqué plusieurs orateurs de la gauche.

Peu d'articles du contrat de l'an dernier n'ont provoqué de plus vive opposition de la part des députés de la gauche que celui qui a trait aux $25,000,000 d'actions ordinaires. La raison de cette opposition était le danger signalé par les orateurs conservateurs de voir ces actions mises sur le marché et y être l'objet de spéculations, ces actions ayant été acquises sans aucune considération monétaire, en échange de la garantie du quart du coût de construction, donnée par le chemin de fer du Grand Tronc au Grand-Tronc-Pacifique. Ce danger, nous l'avons signalé, au cours de la dernière session, et les honorables députés de la droite, ont reconnu que nos craintes étaient fondées. L'honorable ministre des Finances admit que si le contrat pouvait être ainsi interprêté, ce serait un danger réel, mais il réclama pour le gouvernement le mérite de l'avenir prévu et écarté en mettant dans le contrat une clause défendant au Grand-Tronc-Pacifique de mettre une seule de ces actions sur le marché et l'obligeant à les garder en sa possession pendant 50 ans—

la durée du bail. Il prétendit donc que ce danger n'existait que dans notre imagination. Mais, aux termes du nouveau contrat, il devient une réalité,. La compagnie pourra mettre sur le marché au moins $12,000,000 de ces actions ordinaires et s'en servir pour spéculer à son profit et au détriment du pays. Si elle conserve la haute main sur la direction du Grand-Tronc-Pacifique, en retenant la prépondérance, elle pourra, comme l'ont fait remarquer l'honorable chef de l'opposition et l'honorable député de Toronto-ouest, mettre toutes ces actions, au montant de $25,000,000 sur le marché, et se livrer aux spéculations qu'il lui plaira. Le danger sera que les porteurs de ces actions pourront exiger un dividende, que les tiers qui les auront achetées, probablement au pair, pendant que les porteurs primitifs les auront acquises pour une considération purement nominale, s'attendront à toucher des dividendes, et par conséquent, il faudra imposer des taux de transport très élevés, au détriment du public. Je comprends que l'honorable ministre des Finances, en traitant cette question, l'an dernier, ait dit :

La Compagnie du Grand Tronc verrait disparaître cette stipulation avec plaisir, parce que cela lui permettrait de mettre ces actions sur le marché, si elle le jugeait à propos.

Je n'en doute pas.

Une VOIX : Elle doit être satisfaite maintenant.

M. ROCHE : Le ministre des Finances disait encore :

Nous mettons la population à l'abri de ce danger, parce que nous ne permettons pas à la compagnie de mettre une seule de ces actions sur le marché ou de les vendre à qui que ce soit. Elles ne sont pas négociables. Elles ne peuvent être mises sur la place; elles ne peuvent pas devenir l'objet de spéculation; nul tiers de bonne foi ne pourra venir dire: j'ai acheté consciencieusement ces actions au pair, et j'ai droit d'exiger un dividende sur l'argent que j'ai payé. Il a été stipulé au contrat que ces actions ne seraient pas mises sur le marché. Elles doivent rester entre les mains du Grand Tronc tant que durera le contrat.

L'honorable ministre des Finances peut-il encore dire la même chose aujourd'hui ? Le danger qu'il signalait l'an dernier est devenu aujourd'hui une réalité, grâce aux modifications apportées. On pourra spéculer avec ces actions ; le but que l'on se proposait d'atteindre par la construction de cette nouvelle ligne—l'abaissement des taux de transport—sera complètement manqué, puisque la compagnie ayant permis la vente de ces actions sera moralement obligée d'en payer l'intérêt.

L'honorable chef de l'opposition avait donc raison de dire que le Grand Tronc en échange de la garantie d'un quart du coût de la construction qu'il donne au Grand-Tronc-Pacifique, reçoit $25,000,000 d'actions ordinaires, avec lesquelles il pourra spéculer. Le Grand Tronc reçoit encore la division ouest de la ligne, entre Winnipeg et le littoral du Pacifique, sur un parcours de 1,500, à travers la partie la plus fertile du pays; il reçoit de plus l'affermage de la division de l'est, gratuitement pendant dix ans, et en considération d'une modique redevance de 3 pour 100 sur le coût de construction, pendant 40 ans. Le pays, de son côté, contracte des obligations s'élevant de $150,000,000 à $170,000,000, et n'obtient en échange qu'une énorme augmentation de sa dette nationale.

Le président du Grand Tronc a appelé cet arrangement une société; au dire de lord Welby, c'est une socité dont on a obligé le gouvernement canadien à faire partie. J'ai bien peur, M. l'Orateur, que ce ne soit une société qui coûte cher au Canada.

Une autre modification apportée au contrat primitif, par le contrat supplémentaire qui nous est actuellement soumis, est celle-ci : Si le gouvernement, à l'expiration du bail de 50 ans, désire exploiter lui-même la division de l'est, de Winnipeg à Moncton, il sera tenu d'acquérir en même temps tous les embranchements que la compagnie aurait construit et qu'elle ne trouvera pas profitables; mais elle pourra se réserver ceux qui lui rapporteront des profits. Jamais clause plus absurde n'a été mise dans un contrat. Quel en sera le résultat ?

Prenons, par exemple, l'embranchement à la tête du lac Supérieur qui ira rejoindre cette ligne principale et que la compagnie devra nécessairement construire si elle veut transporter du grain par cette voie. Cet embranchement aura tout le trafic d'Ontario expédié par les grands lacs, en été, et distribué ensuite dans tout l'ouest. La compagnie, naturellement, en vertu de ce contrat modifié, le gardera. Elle gardera aussi l'embranchement partant de North-Bay et pénétrant au cœur de la grande province d'Ontario, par lequel passera probablement la plus grande partie du trafic. Il en sera de même de l'embranchement qui reliera la ligne principale à Montréal, la métropole commerciale du Canada. Le gouvernement se trouvera donc avec un très long chemin de fer sans tributaire pour l'alimenter, à moins qu'il n'entreprenne de construire à grands frais d'autres embranchements parallèles à ceux qui existeront déjà, car, M. l'Orateur, il n'a pas même eu la précaution de s'assurer un droit de circulation sur ces embranchements, à l'expiration des cinquante ans, tandis que la compagnie s'est réservé ce droit sur la division de l'Est, ou toute partie de cette division sur laquelle elle voudra faire circuler ses convois. Si, à l'expiration du bail, l'Etat reprend le chemin, il se trouvera sans embranchements et sans terminus puisque ces installations restent à la compagnie.

Bien plus, la compagnie aura un droit de circulation sur la division de l'Est, et celui que le gouvernement s'est assuré sur la division de l'Ouest expire avec le bail qui pren-

dra fin, après cinquante ans. J'ai donc raison de dire que c'est le marché le plus absurde qui pouvait être fait. Il n'est pas étonnant que sir Rivers-Wilson, s'adressant aux actionnaires du Grand Tronc, ait déclaré qu'en vertu de ce contrat tous les intérêts de la compagnie étaient sauvegardés. Il est malheureux que les membres du gouvernement n'en puissent pas dire autant, en se plaçant au point de vue des intérêts du Canada. Le premier contrat était déjà assez mauvais, mais celui-ci est infiniment pire.

Le gouvernement aura les mains liées pendant cinquante ans, et si la compagnie le désire, pendant un siècle. Il ne pourra rien faire pour satisfaire le sentiment de plus en plus prononcé, qui se manifeste partout en faveur de la nationalisation des chemins de fer.

Nous ne pouvons pas ignorer que cette doctrine fait du chemin, et qui peut prévoir les proportions qu'elle atteindra d'ici à quelques années ? Mais quoi qu'il arrive, quel que soit le besoin que nous ressentions d'avoir un chemin de fer de l'Etat; ce contrat met le gouvernement dans l'impossibilité de répondre à ce désir, avant l'expiration des délais que je viens d'indiquer. De quel droit ce gouvernement ou tout autre, s'arrogerait-il le droit de priver les générations futures des avantages qui peuvent découler de cette doctrine ? C'est déjà mal d'imposer ces conditions onéreuses à la population actuelle, mais quand on vient dire au Canada qu'il ne pourra pas avoir de chemin de fer possédé et exploité par l'Etat, avant 50 ou 100 ans, c'est le comble de l'autocratie, et le peuple ne manquera pas de le dire à la prochaine occasion.

Il a été prouvé jusqu'à l'évidence que la partie de la ligne entre Moncton et Winnipeg, même si elle est jamais construite, ne transportera jamais de grain. Le président du Grand Tronc l'admet ; le gérant général, M. Hays, dit la même chose. L'honorable ministre de l'Intérieur a virtuellement fait le même aveu dans son discours de l'autre jour. et c'est aussi l'opinion de tous les hommes compétents du Canada.

Avec plus de facilités à la tête des grands lacs pour l'emmagasinage du grain, avec des ports mieux outillés sur la baie Georgienne, avec plus d'élévateurs dans l'ouest, et surtout avec des taux de 3½ cents par boisseau entre Port-Arthur ou Fort-William et Montréal ou Québec, comme ceux que nous avons eu l'été dernier, pour le transport par eau, il est ridicule de parler de concurrence avec une ligne dont les taux seront trois fois plus élevés que ceux que je viens de mentionner

La forte capitalisation sur la division de l'ouest, empêchera toute réduction dans les prix de transports, pour atteindre la tête des lacs. Je suis convaincu que les ministres s'en rendent parfaitement compte, eux-mêmes, car autrement, pourquoi auraient-ils demandé à leurs partisans de repousser l'amendement que j'ai proposé à la dernière session, et par lequel je demandais de stipuler au contrat que les tarifs sur le Grand-Tronc-Pacifique jusqu'à la tête du lac Supérieur, ne seraient pas plus élevés que ceux du Canadian Northern?

Je recommande tout particulièrement aux honorables députés de l'Ouest la raison donnée par l'honorable ministre de la Justice pour ne pas accepter cet amendement, vu la prétention de la droite, que la juridiction du gouvernement manitobain sur les tarifs du Canadian Northern n'existait que sur le papier, et que la seule autorité compétente était l'Exécutif fédéral. Quelle a été la raison donnée par l'honorable ministre de la Justice? Il demanda à ses amis dans cette Chambre de rejeter l'amendement, parce que, disait-il, aux termes du contrat passé entre le gouvernement du Manitoba et le Canadian Northern, ce gouvernement pouvait forcer la compagnie à transporter le grain à un taux aussi bas que 5 cents par 100 livres, ce qui serait, disait-il, un taux ruineux pour le Grand-Tronc-Pacifique.

Ces honorables députés ne devraient plus jamais ouvrir la bouche sur cette question, puisqu'un membre du cabinet, le ministre de la Justice lui-même, admet que par ce contrat entre le gouvernement manitobain et le Canadian Northern, le gouvernement peut obliger la compagnie à diminuer ses prix de transport.

A mon tour, je demanderai à l'honorable ministre, s'il croit que le gouvernement manitobain, même s'il en a le pouvoir, commettrait la folie d'obliger la compagnie à transporter le grain à des taux ruineux quand c'est la province qui serait responsable, en vertu du même contrat, de tout déficit qui en pourrait résulter une fois que les tarifs auront été baissés au-dessous de 10 cents par 100 livres? Suppose-t-il les ministres provinciaux assez peu hommes d'affaires pour imposer un pareil tarif ? Les ministres n'en croient rien, et quand on voulut mettre leur sincérité à l'épreuve avec un amendement demandant que les taux sur le Grand-Tronc-Pacifique ne soient pas plus élevés que sur le Canadian Northern, ils demandèrent à leurs partisans de le rejeter. N'est-ce pas la meilleure preuve qu'avec ce chemin, on n'espère pas du tout abaisser les prix de transport?

Le contrat tel que modifié ne donne pas au gouvernement plus de pouvoirs pour fixer les tarifs sur la nouvelle ligne, qu'il n'en possède déjà, en vertu de l'Acte général des chemins de fer, et nous savons le peu d'efficacité de cette loi, par le passé. Qu'arrivera-t-il? La compagnie fixera elle-même ses taux ; elle les soumettra à la commission des chemins de fer qui les approuvera et ils seront mis en vigueur. Ce sera exactement la même chose que si le pays n'avait pas garanti une seule obligation de la compagnie, ne lui avait pas donné un sou de subvention, n'avait pas construit un pouce de chemin.

Le pouvoir exercé par le gouvernement du Manitoba, sur les taux du Canadian Northern, est bien différent. Il est efficace et le

peuple de cette province en a eu la preuve en réalisant une économie d'un million de dollars sur le transport de ses marchandises dans une seule année. Le contrat actuel ne confère rien de semblable au gouvernement fédéral. Le gouvernement du Manitoba ne surveille pas seulement les taux, il les fixe lui-même ; il avertit la compagnie qu'à telle date, tel tarif sera en vigueur, et la compagnie l'accepte. La commission des chemins de fer quand elle sera appelée à se prononcer sur les taux qui devront être fixés d'après ce contrat, devra tenir compte de la quantité d'actions émises par la compagnie. C'est ce que M. Blair reconnaît et admet virtuellement dans son fameux mémoire du 10 décembre 1902.

Si ce n'est pas ce qui doit être fait, si les arguments du ministre de l'Intérieur sont plausibles, si on ne doit pas tenir compte des actions émises pour fixer les taux, c'est maintenant le temps et le lieu de le dire.

Pourquoi ne pas mettre dans le contrat une stipulation expresse à cet effet ? Nous savons le degré de confiance qu'il convient d'accorder à ces compagnies pour tout ce qui n'est pas expressément stipulé au contrat ; nous en avons déjà fait l'expérience ; si nous voulons qu'il ne soit pas tenu compte des actions, disons-le, en toutes lettres. Ne permettons pas que ces actions soient mises sur le marché, pour grever d'autant les recettes du chemin.

J'ai entendu avec plaisir l'honorable premier ministre et le ministre de l'Intérieur rendre justice au parti conservateur en déclarant dans leurs discours que les conservateurs désiraient, comme eux, la construction d'un deuxième transcontinental et l'extension de réseaux dans l'ouest, et que le désaccord entre les deux partis portait uniquement sur la division de l'Est, entre Winnipeg et Moncton, et les méthodes de construction adoptées par le contrat ratifié l'an dernier. Je regrette cependant que quelques-uns des moins scrupuleux, parmi les journaux ministériels, entre autres, le propre organe du ministre de l'Intérieur, n'aient pas montré le même respect de la vérité et se soient efforcés de faire croire à la population de l'ouest que le parti conservateur était opposé à la construction d'un deuxième transcontinental et à l'extension des réseaux actuels de l'ouest.

Nous défions qui que ce soit de citer une seule phrase d'un député conservateur pour appuyer cette prétention. Que serait le Canada, aujourd'hui, sans la prévoyance des hommes d'Etat conservateurs ? Qui a ouvert l'ouest à la colonisation ? Qui a réuni les provinces éparses de ce vaste Dominion en un seul tout, au moyen d'un lien d'acier—le transcontinental actuel ? A qui devons-nous les autres réseaux de chemins de fer du Canada ? C'est le parti conservateur qui a tout fait cela, en dépit de l'opposition la plus vive de ses adversaires. Il n'y a pas un mot de vérité dans les assertions de ceux dont je viens de parler. Le parti conservateur, sous la direction de ses chefs, a fait la fortune du pays, dans le passé, et si l'occasion s'en présente encore, il saura, guidé par son chef actuel, suivre les glorieuses traditions de ses devanciers et surveiller jalousement les intérêts du Canada, en matière de chemin de fer comme en toute autre.

La meilleure preuve de la sincérité du parti conservateur, nous la trouvons dans le contre-projet soumis à la Chambre par l'honorable chef de l'opposition. Il a au moins le courage de ses convictions. Il n'était pas obligé de formuler un contre-projet et il est bien probable que ses adversaires, dans sa position, se seraient abstenus de le faire. Ils se seraient prudemment retirés derrière les lignes de Torres Vedras et auraient refusé de prescrire une ordonnance avant d'avoir été appelés au chevet du malade. Mais notre chef, plein de confiance dans son programme l'expose loyalement, il le met sous les yeux de la population et ne craint pas de l'opposer à celui du gouvernement.

M. McCREARY : De quel programme s'agit-il ? De celui de l'an dernier, ou de celui de cette année ?

M. ROCHE : Il n'y a virtuellement ni différence ni contradiction entre les deux, mais il y a une différence énorme entre le contrat de la dernière session et celui d'aujourd'hui. Mais en supposant même, que le chef de l'opposition aurait quelque peu modifié son projet, l'honorable député et ses amis ont-ils le droit exclusif de changer d'opinion ?

L'honorable député se montre très exigeant envers ses adversaires en parlant ainsi ; mais au fond, il n'y a aucune différence entre le projet exposé l'an dernier par l'honorable chef de l'opposition et celui qu'il nous a soumis cette année, sauf celles que nécessitaient les modifications apportées au premier contrat. Son idée n'est pas d'étouffer et de paralyser le réseau de l'Etat, qui existe déjà d'Halifax à Montréal, mais bien de lui donner plus d'extension et de développement. Il tient compte des sommes considérables que le pays a déjà dépensées—environ $70,000,000 —pour l'Intercolonial, dont une partie—$15,-000,000—a été dépensée il y a quelques années à peine pour le prolonger jusqu'à Montréal, la métropole commerciale du Canada, afin, disaient les ministres actuels, d'en augmenter les recettes et de les mettre plus en état de lutter contre ses concurrents, le Canadien du Pacifique et le Grand Tronc.

Mettons en regard de ce projet celui du gouvernement qui rend en grande partie inutile tout l'argent déjà dépensé sur l'Intercolonial, qui remet cette ligne dans la position d'un ligne d'intérêt local par la construction, aux frais du trésor public, d'une ligne parallèle à travers les solitudes du Nouveau-Brunswik. Le chef de l'opposition, au contraire, veut augmenter l'importance de l'Intercolonial en le prolongeant jusqu'à la baie Georgienne, ce qui lui assurerait une partie du trafic des grands lacs. Le projet de l'opposition ne s'en tient pas là.

Il demande le prolongement du réseau de l'Etat jusqu'à Winnipeg, et cela immédiatement. Comme l'a fait remarquer l'honorable chef de l'opposition, si son projet avait été adopté l'an dernier, l'Intercolonial pénétrerait à Winnipeg, cette année même, tandis qu'avec le projet du gouvernement, il faudra sept ou huit ans pour arriver à ce résultat. Notre projet va encore plus loin. Aux termes de l'arrangement conclu par le gouvernement, les obligations contractées par l'Etat s'élèveront à $150,000,000, au moins et celles de la compagnie à $14,500,000. Puisque l'Etat doit assumer une aussi lourde responsabilité, le chef de l'opposition dit qu'il vaudrait mieux prendre à notre charge cette somme de $14,500,000, construire immédiatement la ligne depuis Winnipeg jusqu'à l'océan Pacifique, et en faire une ligne de l'Etat, exploitée dans l'intérêt du pays. Alors, nous aurions un transcontinental véritablement national.

M. SCOTT : L'honorable député me permet-il de l'interrompre ?

M. ROCHE : Quand nous abordons cette question de la nationalisation des chemins de fer, ces honorables députés qui la réclamaient autrefois, mais qui y ont renoncé quand l'occasion s'est présentée de l'obtenir, se sentent mal à l'aise.

M. SCOTT : L'honorable député peut-il nous dire comment il fait concorder la nomination d'une commission avec le projet qu'il recommande ?

M. ROCHE : Mon honorable ami s'imagine que la commission recommandée par l'honorable chef de l'opposition agirait avec autant de lenteur que le gouvernement actuel. Il suppose qu'il faudrait à cette commission sept ou huit ans pour faire un rapport. Mais le chef de l'opposition n'a-t-il pas expliqué à la dernière session et à cette session, que si son projet avait été adopté, le rapport de cette commission aurait été déposé sur le bureau de la Chambre dès l'ouverture de la session et n'aurait pas retardé la construction d'un mois. Dans le cours de la présente année, la commission aurait fait son rapport et le projet aurait été exécuté jusqu'à Winnipeg. Ce projet nous donnerait une voie nationale, entièrement sur le territoire canadien, en état de servir de régulateur des taux de transport, et nous ne verrions pas le gouvernement obligé de s'entendre avec les lignes rivales pour fixer les taux sur son propre réseau.

Autrefois ces honorables députés de la droite ne cessaient de répéter que rien ne contribuerait aussi efficacement à régler les taux des autres chemins de fer que la construction d'un réseau national, le prolongement de l'Intercolonial de l'Atlantique au Pacifique, ainsi que le propose le chef de l'opposition. Dans ces conditions, nous aurions un chemin de fer transcontinental national, entièrement en territoire canadien, et il ne pourrait plus être question de détourner notre trafic au profit des ports américains. Comme ce chemin n'aurait aucun raccordement avec les réseaux américains, tout le trafic de l'Intercolonial irait grossir le commerce maritime de nos grands ports, Montréal, Québec, Saint-Jean et Halifax.

J'ai été quelque peu surpris des raisons avancées par l'honorable député d'Alberta (M. Oliver), l'autre jour, pour s'excuser d'appuyer la politique du gouvernement. Je me suis demandé : Est-ce bien là le même homme qui, dans les colonnes du Bulletin, d'Edmonton, a propagé ses opinions parmi ses commettants, et s'est fait passer pour le seul champion du régime des chemins de l'Etat au parlement ? Est-ce bien là le même homme qui, lors de la dernière session, nous disait qu'il préférait le régime de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat, mais que faute d'appui, il lui fallait se contenter du régime le plus acceptable après celui-là. Il me fallut reconnaître que c'était bien le même homme. Mais lorsque l'occasion se présente de voter en faveur de la politique qu'il prêche, il fait l'écrévisse et refuse absolument de l'appuyer, simplement parce que c'est un adversaire politique qui en fait la proposition. Je vais citer des extrais d'une brochure qu'on a distribuée dans l'ouest dans un but de propagande libérale, contenant un discours prononcé, la session dernière, par l'honorable député d'Alberta (M. Oliver) sur la question du Grand-Tronc-Pacifique, et dans lequel il énumère vingt-deux raisons de supporter la mesure relative à ce chemin de fer.

Mais il n'a allégué aucun fait à l'appui de ces arguments. Il a simplement, en sa manière autoritaire habituelle, prétendu que ce chemin de fer ferait telle et telle chose, mais il n'a jamais prouvé un seul fait établissant la vérité de ses assertions. Je demanderai à la Chambre d'observer avec soin ce que mon honorable ami a dit à ce propos, lors de la dernière session. Il n'a pas parlé longuement, mais avec précision et vigueur, comme d'habitude ; et je remarque que depuis quelque temps, il a adopté une pratique différente. Probablement qu'il a découvert quel est son côté faible ; ce n'est pas le talent d'exposition qui manque chez lui ; mais il pêche par la faiblesse des arguments qu'il invoque, ainsi que par la véhémence et l'extravagance de son langage. Il s'est aperçu probablement que lorsqu'il parle sans préparation, il s'expose à manquer le but, qui est, sans doute, de convaincre ses adversaires politiques ; et à cette fin, il s'est mis à consigner ses discours par écrit et à les lire mot à mot à la Chambre, de crainte de s'égarer dans son argumentation.

Franchement, après avoir prêté l'oreille à son discours de l'autre jour, je ne vois pas qu'il ait fait beaucoup de progrès sous ce rapport, car son langage pullulait d'expressions comme celle-ci. " vols " et " Canadien du Pacifique ". Cette dernière expression semble avoir le même effet sur cet honorable député que la guenille rouge proverbiale sur

le taureau, ou que le nom de l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) sur l'honorable député de Saskatchewan (M. Davis) ou l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott). L'honorable député, ai-je dit, n'a pas amélioré son langage en le consignant par écrit. Voici ce qu'il a lu à la Chambre, à la dernière session :

Je suis d'avis qu'un second chemin de fer transcontinental est nécessaire au développement et à la prospérité du Canada.

Jusqu'ici, il n'y a rien à redire.

Je suis aussi d'avis que l'exploitation de ce chemin de fer par l'Etat serait à l'avantage du pays et du public, tant présentement que dans l'avenir.

Et pourtant, il va voter contre la politique de l'honorable leader de l'opposition qui vise à l'établissement de ce régime-là même.

Mais comme il a été démontré——

Et c'est ici le passage amusant.

——qu'un seul membre du gouvernement se déclarait en faveur de cette exploitation par l'Etat, sur l'entier parcours du chemin, et comme le sentiment de la Chambre en faveur de cette exploitation paraît se borner à quelques membres de la droite——

Or, l'honorable député d'Alberta a pu prendre bien des rôles en cette Chambre, mais je ne sache pas qu'il ait jamais pris celui de bouffon. Pourtant c'est bien ce qu'il tente de faire dans le cas actuel ; on l'admettra, si l'on considère que, l'an dernier, tous les membres actuels du cabinet, sauf l'honorable ministre des Chemins de fer (M. Emmerson), se sont déclarés hostiles à l'idée de l'exploitation par l'Etat, tandis que les députés de la gauche se prononçaient en faveur de cette idée.

L'honorable député d'Alberta continue :

Le sentiment de la Chambre en faveur de cette exploitation paraît se borner à quelques membres de la droite; s'il nous fallait attendre que ce sentiment se fût plus affirmé, l'ouest se trouverait rester trop longtemps sans ligne concurrente, soit vers l'est ou l'ouest, pour l'écoulement de ses produits. Si nous ne pouvons pas obtenir ce que nous voulons, ce qu'il nous reste de mieux à faire est d'obtenir ce que nous pouvons, aux meilleures conditions possibles. Cela étant, je me prononce en faveur de ce rapport.

La déclaration de l'honorable député relativement à la politique de l'opposition est en contradiction absolue avec les faits. La politique de l'opposition est favorable à l'idée de l'exploitation par l'Etat, la politique du gouvernement y est hostile, et quelle est l'attitude de l'honorable député d'Alberta ?

Cet honorable député a déclaré qu'il ne saurait appuyer l'amendement de l'honorable chef de l'opposition, parce qu'il en résulterait un retard. Si l'honorable député s'était reporté au discours de l'honorable chef de l'opposition, à la page des Débats, il y aurait trouvé cette déclaration :

Je dis donc que le gouvernement devrait construire le chemin lui-même, et il devrait le construire rapidement; non pas y mettre sept ou huit ans, mais le construire dans un temps beaucoup plus court; construire d'abord la section des prairies, et ensuite celle des montagnes. Un autre avantage important de la politique que je propose, c'est qu'elle éloigne toute demande future d'aide en faveur d'un autre transcontinental depuis Edmonton jusqu'à la côte du Pacifique, car il ne s'écoulera pas plusieurs années avant qu'une autre compagnie fasse au gouvernement une demande d'aide comme celle que nous accordons aujourd'hui à ce transcontinental.

Si le gouvernement construisait lui-même le chemin de fer depuis Edmonton jusqu'à la côte du Pacifique il pourrait donner à n'importe quel autre transcontinental le droit de circulation sur sa ligne, et je veux dire dès maintenant, de crainte de l'oublier, que lorsque je demande au gouvernement de construire lui-même le chemin de fer dans les Territoires du Nord-Ouest, je veux aussi qu'il donne, au moyen de cette ligne nationale, accès à la Compagnie du Grand Tronc du Canada dans les territoires; mais il devrait mettre à cette permission les restrictions nécessaires pour empêcher que notre trafic passe par un port étranger.

Cela suppose-t-il du retard ? La politique de temporisation du gouvernement n'y est-elle pas condamnée et la construction immédiate de la ligne instamment demandée ? En outre, ces messieurs ont prétendu qu'ils pourront donner accès à l'Intercolonial dans ce pays en vertu de la stipulation relative à des privilèges de circulation sur le réseau de la compagnie. Si c'est bien le cas, si c'est praticable, ne serait-il pas également praticable de prolonger l'Intercolonial jusqu'à la côte du Pacifique et d'accorder au Grand Tronc des privilèges de circulation sur cette voie ? Si la première de ces propositions est praticable, l'autre doit l'être tout autant ; et en vertu de ce dernier arrangement, ce serait l'Intercolonial, le chemin le plus important des deux, qui serait possesseur de la voie dans l'ouest, tandis que le Grand Tronc y jouirait seulement de privilèges de circulation. C'est la politique du gouvernement qui entraîne des retards, puisque, aux termes du contrat, la Compagnie du Grand Tronc peut laisser s'écouler huit ans après le commencement des travaux sans assumer la responsabilité d'un seul dollar des dépenses. M. Hays et sir Charles Rivers-Wilson, dans leurs discours aux actionnaires, ont reconnu que leur responsabilité ne se produira que huit ans après le commencement des travaux sur leur ligne. La compagnie aurait avantage à retarder l'achèvement des travaux, puisque sa responsabilité ne commence qu'une fois les travaux achevés. Le rêve de l'honorable député d'Alberta n'est plus le même. J'étais assis à ses côtés au comité des chemins de fer et je me rappelle l'avoir entendu condamner ce projet insensé du prolongement de Québec à Moncton. Il s'y opposait alors : il loue aujourd'hui le gouvernement de l'avoir adopté.

Mon homonyme, le second député d'Hali-

fax (M. Wm. Roche), dans sa belle péroraison de l'autre jour, a peint sous des couleurs séduisantes les beautés de ce projet, les avantages qui découleraient pour le Canada de la construction de cette ligne; et entre autres avantages, il a signalé l'ouverture de nouvelles carrières pour nos jeunes gens. Si cet honorable gentleman (M. Roche) avait lu la circulaire publiée par les ingénieurs canadiens, il aurait jugé plus convenable de donner à la compagnie, si elle doit poursuivre la politique déjà inaugurée, cette devise : " Inutile pour les Canadiens de se présenter ". Ces ingénieurs canadiens déclarent que, sauf un cas, toutes les positions importantes ont été remplies par des étrangers importés des Etats-Unis. Toutefois, je ne remplirai pas les colonnes des Débats d'extraits de ce document.

Il n'y a pas de comparaison possible entre les deux politiques, celle proposée par le gouvernement et celle proposée par l'honorable chef de l'opposition. Celle-ci n'établit pas comme l'autre une société léonine. Elle ne met pas le Canada dans l'obligation de fournir dix fois le montant des sommes contribuées par son associé, sans virtuellement en retirer le moindre avantage ; tandis que l'autre partie au contrat ne fournit que le dixième du capital et reçoit 1,500 milles de chemin de fer, de Winnipeg au Pacifique, à travers un pays qui fournira dès le premier jour un trafic lucratif, et, en outre, se fait donner à bail, moyennant un loyer de 3 pour cent sur le prix total de construction par l'Etat. Au contraire, si la compagnie renonçait complètement à l'entreprise et si le pays se chargeait de ses obligations, nous aurions une ligne nationale d'un océan à l'autre. Même les embranchements que la compagnie est tenue d'établir seront construits en grande partie au moyen de fonds publics ; car n'avons-nous pas vu que le gouvernement d'Ontario a déjà voté, ou est à voter, de fortes subventions en terres et en argent en vue de la construction d'embranchements à partir de North-Bay et de Port-Arthur et se raccordant à la ligne principale ?

Et sir Charles Rivers-Wilson n'a-t-il pas informé ses actionnaires que le gouvernement fédéral se propose de compléter son octroi au moyen de la subvention ordinaire de $6,400 par mille ? Cela formera un total de près de trois millions de dollars à prélever sur la caisse publique, en vue de la construction d'embranchements dont la compagnie ne saurait se passer pour alimenter sa ligne principale. Et le gouvernement n'a pas même eu soin de s'assurer de privilèges de circulation sur ces embranchements. L'année dernière, nous avons mis le gouvernement au défi d'en appeler au peuple avant de signer ce contrat, afin que les électeurs eussent l'avantage d'entendre la discussion libre et entière de ses stipulations. Si les électeurs, après avoir prêté l'oreille aux orateurs des deux partis, avaient en majorité donnée leurs voix au gouvernement et approuvé le contrat proposé par lui, nous nous serions soumis sans hésiter au verdict populaire et nous nous serions joints à nos adversaires pour rendre le contrat parfait dans le plus grand intérêt de la patrie commune.

Le gouvernement ne releva pas ce défi; il n'osa pas l'accepter. Ce contrat modifié est beaucoup moins acceptable, plus dommageable aux intérêts canadiens que n'était le contrat primitif. Nous lançons encore une fois le défi, nous sommons le gouvernement d'en appeler au peuple, de lui soumettre les deux projets, celui proposé par le chef de l'opposition et celui proposé par le gouvernement; et M. l'Orateur, l'opposition est confiante que le verdict des électeurs intelligents lui sera favorable.

M. McCREARY : Avant de reprendre son siège, l'honorable député voudra-t-il dire pourquoi le gouvernement conservateur du Manitoba n'a pas consulté l'électorat avant d'engager la province dans une entreprise de chemin de fer comportant pour $20,000,000 d'obligations ?

M. W. J. ROCHE : M. l'Orateur, il y a un temps et un lieu pour toute chose. Je n'ai pas, dans cette enceinte et en ce moment, à m'occuper de la politique de chemin de fer du gouvernement manitobain. Au reste, les électeurs de cette province en élisant subséquemment 31 ministériels contre 9 oppositionnistes ont clairement exprimé leur opinion en juillet dernier.

M. JOHN H. SINCLAIR (Guysboro) : L'honorable député préopinant (M. Roche, Marquette), ainsi que d'autres membres de l'opposition, se sont montrés très alarmés de l'étendue des obligations dont le gouvernement se charge par rapport à cette entreprise de chemin de fer. Ils ont fixé la somme à quelque $150,000,000. Je ne me propose pas d'aborder la discussion de cette question, car elle a déjà été très savamment faite par ceux qui m'ont précédé. Mais je dirai qu'à mon avis les estimations faites par ces messieurs de l'opposition sont beaucoup trop élevés ; et je ferai observer que les obligations dont notre pays se charge par rapport à ce chemin de fer ne prendront corps que dans le cas d'échec de la part de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Si cette compagnie réussit comme le Canadien du Pacifique a réussi, non seulement soldera-t-elle les frais d'exploitation et l'intérêt sur le capital engagé, mais elle paiera aussi des dividendes à ses actionnaires. Dans ce cas, les obligations contractées par le pays resteront de nul effet. En vue de tranquilliser l'esprit de l'honorable député qui a pris la parole avant moi, et d'autres qui ont manifesté de l'inquiétude à cet égard, je vais citer les opinions de gens autorisés, et particulièrement de quelqu'un dont ils n'aimeront pas à mettre en doute le jugement. Je veux parler du chef de l'opposition et du discours qu'il a prononcé à ce sujet. Je n'ai pas eu l'avan-

tage d'entendre ce discours, car je n'avais pas alors l'honneur d'occuper un siège en cette Chambre. Mais je me suis donné le plaisir de le lire, et je vois que le chef de l'opposition cite nombre de témoignages pour établir que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a d'excellentes perspectives financières, et suivant toute probalitié donnera d'excellents résultats, non seulement pour le pays mais pour les actionnaires. Voici les paroles que l'honorable chef de l'opposition met dans la bouche de sir Charles Rivers-Wilson :

Traversant, comme il le fait, la zone la plus fertile de tous les Territoires du Nord-Ouest, il n'y a pas à douter un instant que ce chemin, construit, comme je l'ai expliqué, dans des conditions aussi favorables et aussi économiques, ne produise, dès le début, les résultats les plus favorables, et ne justifie pleinement la construction de toute la ligne.

Plus loin, il cite ces paroles de sir Charles :

Pour ce qui concerne la section des prairies, le gouvernement a prétendu qu'elle donnera des bénéfices dès qu'elle sera construite, et nous sommes aussi de cette opinion.

Ensuite vient une citation de lord Welby :

Grâce à la rapide colonisation du pays, qui se produira aussitôt que la ligne sera construite, cette dernière deviendra très profitable.

Puis, voici l'opinion de M. Hays :

Nous avons l'ancienne Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc ayant déjà un trafic considérable à expédier vers l'ouest. Actuellement, ce trafic est livré à une ligne rivale. Le Grand-Tronc-Pacifique n'aura pas à attendre 10 ou 15 ans pour s'assurer du trafic ; dès le début, elle en aura un très rémunérant. L'entreprise que nous vous recommandons aujourd'hui, mesdames et messieurs, renferme des avantages que ne peuvent avoir aucune des autres lignes transcontinentales, du Canada ou des Etats-Unis.

Or, M. l'Orateur, ces messieurs dont l'honorable chef de l'opposition a cité les opinions, sont des experts en matière de voies ferrées ; ils ont une très grande expérience dans l'administration de chemins de fer canadiens ; ils ont fait une étude spéciale de la question en vue d'engager leurs propres capitaux dans cette entreprise ; et c'est pour les honorables députés de la droite une réelle satisfaction que d'entendre un homme de la haute position de l'honorable leader de la gauche établir si nettement cette prétention. Je ne me figure pas que le chef de l'opposition ait eu l'intention d'en faire la démonstration aussi nettement pour la Chambre. Cela me rappelle un passage de la Bible. Le prophète fit l'ascension de la montagne et étendit la main dans le but de maudire les enfants d'Israël. Mais au lieu de les maudire, il les bénit en masse. Son intention n'était pas de les bénir, mais plutôt de les maudire ; mais d'une manière ou de l'autre, quand arriva le moment il ne put exécuter son dessein. Nous donc, députés de la droite, sommes redevables au chef de l'opposition d'avoir établi ce fait d'une manière aussi complète. Nous voilà soulagés de toute inquiétude quant aux obligations que ce contrat nous impose, quant au paiement de l'intérêt sur les obligations, quant à l'hypothèque sur le matériel roulant, quant au syndic de faillite et autres épouvantails que ces honorables députés ont agités sous nos yeux dans le cours du présent débat. Ce projet, quoi qu'en puissent dire ces honorables députés de la gauche, a deux objets en vue : rendre accessible une très grande étendue de pays, quelque 3,000 milles de territoire canadien, et diriger le trafic de l'ouest vers les ports canadiens et par les voies canadiennes. Or, nous reconnaissons tous que ce projet va nous procurer le premier de ces résultats. On admet que c'est là une des plus grandes entreprises de colonisation qui aient jamais été proposées au Canada. Et je soumets, sans me donner la peine de le prouver, que la réalisation de ce projet nous assurera également le second résultat, mieux qu'aucune autre entreprise à la portée du peuple canadien.

L'attitude de la presse conservatrice et des chefs du parti conservateur en cette Chambre sur cette question me désappointe, je ne saurais le cacher. Il s'est trouvé des Canadiens modérés dans les deux partis politiques, qui, au début de la discussion, étaient d'avis que, dans une question de cette nature, d'un intérêt si vital pour le Canada, nous devrions nous élever au-dessus des considérations de partis et envisager le projet comme proposition d'affaire dans l'intérêt de tout le peuple canadien. Tous, ou presque tous, admettront à tout événement que c'est là une mesure progressive. L'honorable député qui a pris la parole avant moi nous a rappelé que le parti conservateur prétend, ou a prétendu être, le parti progressiste du Canada. Il nous a rappelé que le parti conservateur s'attribuait le mérite d'avoir déterminé la confédération des provinces, ainsi que la construction du Canadien du Pacifique. M. l'Orateur, nous sommes prêts à rendre hommage au grand parti conservateur pour toute œuvre méritoire dont nous lui sommes redevables dans ces circonstances importantes. Mais en admettant que le parti conservateur il y a trente ans fût un parti d'action et de progrès, que pouvons-nous en dire aujourd'hui? Prétendra-t-on que le manteau du regretté sir John A. Macdonald, homme d'Etat progressiste qu'il était à ses heures, soit tombé sur les épaules de quelqu'un de ces messieurs de l'opposition ? Mais, M. l'Orateur, tous les arguments dont ils se sont servis aujourd'hui à l'encontre de la construction du Grand-Tronc-Pacifique auraient pu être allégués, il y a trente ans, à l'encontre du Canadien du Pacifique. Certains actes qui se rattachent à l'établissement de ce chemin de fer du Pacifique ne soutiennent pas l'examen, et moins on en parlera, mieux ce sera. D'autre part, M. l'Orateur, nous admirons tous le courage et la perspicacité des hommes politiques qui manifestèrent dans le temps leur foi dans les desti-

nées du Canada en faisant adopter cette mesure par les Chambres. Les hommes qui s'opposèrent à la construction du Canadien du Pacifique en 1874, s'il en reste aujourd'hui, sont tous ralliés à cette idée.

Si ces messieurs de l'opposition vivent encore vingt ans, et nous espérons qu'ils vivront beaucoup plus longtemps encore, ils seront tellement satisfaits des magnifiques progrès que le pays aura accomplis, à la fois dans l'est et dans l'ouest, par suite de la politique de chemin de fer du présent gouvernement, qu'ils se demanderont comment ils ont jamais pu élever la voix ou enregistrer leur vote à son encontre. Lorsque le projet du chemin de fer Canadien du Pacifique fut mis de l'avant, une fraction importante du peuple canadien se demandait si le pays était en mesure de supporter l'énorme dépense entraînée par cette entreprise ; mais aujourd'hui personne n'a d'inquiétudes quant à notre parfaite solvabilité. Il n'y eut jamais d'époque dans l'histoire de notre pays où nous aurions pu avec autant de facilité qu'aujourd'hui solder les frais de la construction d'un second chemin de fer transcontinental. L'ancien gouvernement, dans l'état de gêne financière où il se trouvait antérieurement à 1896, n'aurait guère pu se charger de cette entreprise ; mais au lieu de la stagnation d'il y a huit ans, nous avons une ère de prospérité. Le commerce du pays s'est doublé, la caisse publique regorge, les fermes par milliers ont été libérées de l'hypothèque, le cultivateur est propriétaire de son foyer, l'émigration a pris fin pour toujours, espérons-le, et de nombreux immigrants nous arrivent des Etats-Unis et de l'Europe, à la recherche de foyers, qu'ils trouvent dans nos terres de l'Ouest et désireux de faire leur part de l'œuvre de développement et de civilisation sur ce continent.

Avec une telle perspective devant nous, pourquoi hésiter ? Ne devrions-nous pas montrer notre confiance dans l'avenir en prenant cette décision ? Ce projet est particulièrement séduisant pour un habitant de la Nouvelle-Ecosse ; il y voit la promesse d'une prospérité croissante pour sa province. Nous sommes tous égoïtes, dans une certaine mesure, et tout en souhaitant que le pays entier prospère, nous tenons à avoir l'assurance que notre province aura sa part des avantages résultant d'une entreprise de cette nature. La construction de la partie entre Québec et Moncton coûtera très cher. On estime que sa longueur sera de 400 milles, et, dans un discours remarquable, le ministre des Finances (M. Fielding), la session dernière, en a porté le prix de revient à $25,000 à peu près par mille. Dans ce cas, la dépense totale serait de $10,000,000, qui seront employés à payer les salaires et les matériaux, et resteront pour la plus grande partie dans les provinces maritimes. Puis, les charbonnages de la Nouvelle-Ecosse seront grandement avantagés par cette entreprise. La houille utilisée pour le chauffage des locomotives représentera à elle seule un montant considérable. J'estime que si cette compagnie utilise la houille de la Nouvelle-Ecosse, comme, sans doute, elle l'utilisera, entre Moncton et Québec et sur 500 milles à l'ouest de Québec, il lui faudra à peu près 300,000 tonnes de combustible par année, ce qui, à deux dollars la tonne, représente $600,000, qui seront distribués dans la Nouvelle-Ecosse seulement, chaque année. Cette entreprise aura aussi l'effet de développer l'industrie du fer et de l'acier de la Nouvelle-Ecosse, et de développer un marché local pour les articles de fer et d'acier, au moment où le besoin d'un tel marché se fait grandement sentir. L'honorable sénateur McGregor, dans un discours très intéressant et très habile prononcé au Sénat, l'année dernière, faisait le calcul que toutes les forges et aciéries du Canada seraient tenues en pleine activité pendant quatre ans à produire les rails et autres articles en acier demandés pour ce chemin de fer. Par cette ligne également, le poisson frais pourra être expédié des provinces maritimes aux provinces de l'ouest sans transbordement. Ce commerce de poisson frais est appelé à se développer énormément, et a été grandement stimulé depuis deux ou trois ans par suite d'un changement opéré sur le chemin de fer Intercolonial. Un train de marchandises de grande vitesse fait maintenant le trajet de Mulgrave à Montréal, de sorte que les produits périssables peuvent être expédiés à heure dite, et par suite le commerce de ces produits dans la Nouvelle-Ecosse s'est grandement développé. Etant donné un meilleur service de chemin de fer dans l'Ouest pour notre commerce de poisson, étant donné un train de marchandises de grande vitesse circulant entre l'Atlantique et Winnipeg, il n'y a pas de raison pour que Winnipeg ne devienne pas le point de distribution du poisson de la Nouvelle-Ecosse. Nous avons le long des côtes de la Nouvelle-Ecosse quelques-uns des plus beaux havres du monde, dont certains se trouvent dans le comté que j'ai l'honneur de représenter ; et si une politique de ce genre peut être mise en pratique, à mesure que l'ouest se remplira et que notre population s'accroîtra, tous ces ports devront être utilisés pour l'écoulement du trafic dans cette direction. La construction de ce chemin de fer veut dire prospérité pour nos cultivateurs, nos pêcheurs, nos mineurs, nos artisans et les autres classes de notre population. L'honorable député (M. W. J. Roche) qui vient de reprendre son siège, trouve à redire à ce que le Canada soit entré en société avec la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. Or, M. l'Orateur, c'est là, peut-on dire, une métaphore ; nous ne sommes aucunement en société avec le Grand Tronc, dans le sens légal du terme. Nous sommes plutôt vis-à-vis de cette compagnie, dans la position d'un propriétaire vis-à-vis de son tenancier. Nous nous proposons de construire un chemin de fer de 1,850 milles de long, et une fois ce chemin de fer

construit, nous allons le céder à bail à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Nous sommes propriétaires du chemin, nous réglementons le tarif, nous touchons le loyer, tandis qu'elle exploite le chemin et voit aux détails d'administration. Nous sommes donc dans la position de propriétaire, et la compagnie dans celle de tenancière. Dans un sens, pourtant, le peuple canadien se trouve associé dans cette entreprise à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Qui va profiter de cette dépense considérable d'argent ou de la construction de ce chemin ? Si j'étais d'opinion que les actionnaires de la Compagnie du Grand Tronc seraient seuls à tirer avantage de la construction de ce chemin, je ne verrais pas de raison pour que le peuple prît sur lui une partie des risques. Mais je sais que le pays ne peut manquer de recevoir de forts dividendes de cette entreprise, sous forme d'accroissement de population, de développement d'un marché local pour les articles de fabrication des provinces de l'Est, par suite de l'ouverture de vastes étendues de terres agricoles ou boisées dans le Nouveau-Brunswick, Ontario et Québec, de l'élargissement de la zone habitable à travers la région des prairies de l'Ouest et rapprochement des riches terres minérales de la Colombie Anglaise. Avec cette magnifique perspective devant nous, nous pouvons bien consentir à prendre notre part des risques d'une telle entreprise.

L'honorable député préopinant a déclaré, en outre, comme nombre d'autres honorables députés, au cours de ce débat, que cette nouvelle entreprise va détruire le chemin de fer Intercolonial. Je ne partage pas l'avis de ces honorables messieurs à cet égard. Je dis qu'elle ne détruira pas l'Intercolonial, mais mais qu'elle aura plutôt l'effet d'aider ce chemin de fer en lui apportant du trafic et en rendant son exploitation plus lucrative qu'elle n'a été jusqu'ici. Il ne faut pas que ces messieurs de l'opposition s'imaginent que l'Intercolonial ne comprend que la section de Moncton à Québec. Ce n'est là qu'un tronçon insignifiant du chemin de fer Intercolonial. Les chemins de fer de l'Etat dans notre pays ont une longueur de 1,571 milles. Supposons que nous retranchions cette partie qui est dans l'Ile du Prince-Edouard, 211 milles de longueur, que la nouvelle entreprise n'influencera guère, nous restons avec un parcours de 1,369 milles. Quelle proportion de cette longueur va se trouver exposée à la concurrence du nouveau chemin de fer ? Simplement la section entre Moncton et Québec, dont la longueur est de 488 milles. Vous avez donc encore 872 milles du chemin de fer Intercolonial qui vont se trouver à profiter immédiatement de la construction du nouveau chemin, car une énorme quantité de trafic lui sera assurée ainsi. Tous les voyageurs que le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique va transporter de l'ouest seront remis au chemin de fer Intercolonial, à Moncton. Toutes les marchandises transportées de l'ouest par le Grand-Tronc-Pacifique seront aussi livrées à l'Intercolonial à Moncton, et les recettes de l'Intercolonial sur sa section de l'est en seront augmentées d'autant.

D'après les experts, c'est une doctrine reconnue dans l'exploitation des chemins de fer, que le trafic local est le plus lucratif, et qu'un chemin de fer ne saurait donner de bons résultats sans trafic local. Or, M. l'Orateur, la réalisation de notre entreprise n'enlève aucunement au chemin de fer Intercolonial son trafic local. Tout le trafic existant à l'heure qu'il est sur ce parcours de 1,360 milles de chemin de fer va lui rester. Le trafic local qui se produit sur ces 488 milles entre Moncton et Québec restera ce qu'il est aujourd'hui. Nous ne l'enlevons pas. Qu'est-ce que nous prenons ? Les seuls deux endroits où la concurrence se produira c'est à Moncton et à Québec ; mais le trafic à provenance de Moncton et de Québec sera l'objet de la concurrence entre les deux lignes comme à présent, et les recettes provenant de ce trafic sont une partie très insignifiante des bénéfices du chemin de fer Intercolonial. D'un autre côté le nouveau chemin de fer transcontinental livrera au chemin de fer Intercolonial une immense quantité de trafic qu'il ne reçoit pas actuellement ; de sorte que tout le dommage que l'Intercolonial pourra souffrir sur les 488 milles entre Moncton et Québec se trouvera plus que compensé par le surplus du trafic que lui assurera ailleurs la construction de cette nouvelle ligne.

Ces messieurs de l'opposition semblent croire que parce qu'il est moins question cette année que l'année dernière du privilège de transit en entrepôt, c'est que la droite n'y attache pas d'importance. C'est là une erreur. La droite considère qu'il est de la plus grande importance d'obtenir la construction d'une grande artère nationale à travers le Canada, d'un océan à l'autre, sans que les Etats-Unis aient rien à y voir. Cette considération est importante non seulement en ce qui regarde le privilège de transit, mais à beaucoup d'autres points de vue. De ce côté-ci de la Chambre nous tenons à la devise : le Canada aux Canadiens ; non pas : le Canada aux Yankees; non pas même: le Canada au chemin de fer Canadien du Pacifique; mais le Canada au cultivateur, le Canada au pêcheur, le Canada à tout homme et à toute entreprise au nord de la frontière des Etats-Unis. C'est là notre programme. Comme Canadiens, nous n'avons pas à nous plaindre de nos voisins des Etats-Unis. J'espère que nous pourrons toujours maintenir des relations amicales avec ce grand peuple. J'en fais l'aveu, M. l'Orateur, j'ai rêvé naguère la réciprocité, l'établissement de meilleures relations commerciales avec nos voisins de la république américaine. Mais plus j'y réfléchis, plus le temps se passe, et plus je me convaincs que, même en matière d'échanges, ce n'est pas du côté des Etats-Unis que nous devons chercher une solution, mais chez nos propres gens.

Je suis d'avis que ce que nous pouvons faire de mieux aujourd'hui en vue de consolider l'empire, c'est de construire ce chemin de fer et de rendre le Canada tout à fait indépendant de nos grands voisins au sud de nous.

J'ai été très frappé d'un aveu qu'a fait dans le cours du débat l'honorable député de Hastings (M. Northrup), en réponse à une question que lui a faite l'honorable député de Selkirk (M. McCreary). L'honorable député de Hastings a dit :

L'honorable député (M. McCreary) me pose une question pertinente et je lui répondrai. Je n'ai reçu aucun mandat pour parler au nom de l'opposition, cela va sans dire. Pourtant, exprimant mon opinion personnelle et ayant entendu une foule de députés de la gauche se prononcer, je déclare sans hésitation qu'à mon avis l'opposition entière était et est encore disposée à prêter la main à la Compagnie du Grand Tronc pour lui permettre de prolonger sa voie à l'ouest de North-Bay. Qu'elle établisse son chemin où elle voudra, pourvu que ce soit à une distance suffisante des autres lignes.

Et lorsque l'honorable député de Hastings eut fait cette déclaration il fut applaudi par les honorables députés occupant les banquettes en arrière de lui ; mais il jeta un regard triomphant à l'honorable député de Selkirk, et reprit :

L'honorable député comprendra par les marques d'approbation qui ont accueilli ma déclaration que je n'ai pas trop mal interprété le sentiment de ceux qui m'entourent.

Ainsi la situation est nettement définie ; l'attitude du parti conservateur sur cette question n'est plus douteuse ; nous voyons que l'opposition persistante qu'il fit à l'adoption de cette mesure, l'année dernière et cette année, est provoquée entièrement par les stipulations relatives à la section de l'est. Supprimez ce tronçon de Moncton à Winnipeg, et ces messieurs de la gauche, suivant l'honorable député de Hastings, vont à l'unanimité soutenir le projet. Il se peut que ce mot " à l'unanimité " soit trop fort; car je ne pense pas que l'honorable député de Colchester (M. Gourley) appuierait une telle proposition de son vote. Que faut-il penser, dès lors, des sentiments patriotiques de l'honorable chef de l'opposition, exprimés dans son discours et dans sa résolution, au sujet de l'établissement et de l'aménagement des ports des provinces maritimes ? Comme bien d'autres choses, ils seront probablement mis au rebut. Pourquoi aménager les ports de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick ? Pour la manutention de marchandises qui n'iront jamais plus loin vers l'ouest que North-Bay ? Que l'honorable député de Hastings (M. Northrup) et ses collègues qui l'ont applaudi me permettent de leur faire observer que la politique qu'ils préconisent est beaucoup trop étroite pour l'ensemble du peuple canadien. L'Ontario est une grande province; il n'est pas de Canadien établi en dehors de cette province qui soit plus fier d'elle que je ne le suis. Mais ces messieurs feront bien de ne pas l'oublier, il y a quatre provinces importantes sises à l'est de la rivière Ottawa ; et j'oserai dire qu'aucun chemin de fer transcontinental ne saurait être considéré national dans le véritable sens du mot s'il ne dessert pas les provinces maritimes et la grande province de Québec. En outre, M. l'Orateur, un chemin de fer aboutissant à North-Bay et se raccordant avec le réseau actuel du Grand Tronc, détournerait tout le trafic de l'ouest vers les lignes des Etats-Unis. Ce qui arriverait en toute probabilité, c'est que le Grand-Tronc-Pacifique livrerait son trafic de North-Bay au réseau actuel du Grand Tronc, et le Grand Tronc, à son tour, le livrerait aux navires à Portland; l'est du Canada n'en aurait ainsi aucune part. C'est là la politique des honorables députés de la gauche. Si les choses se passaient à leur guise, voici ce qui arriverait: les provinces de l'est du Canada seraient privées de leur part des avantages de ce chemin de fer, et tout le trafic de l'ouest canadien serait détourné vers les voies de communication des Etats-Unis.

Il est une des dispositions de l'amendement du chef de l'opposition dont je désire dire un mot. Il voudrait dégager l'administration des chemins de fer de l'Etat de toute ingérence des partis politiques.

Un honorable député de la gauche a fait observer sur le ton de la plaisanterie que les dispositions d'esprit d'un parti politique varient selon la place qu'il occupe en cette Chambre. Cela me semble assez vrai, car on remarque un changement notable chez nos adversaires. On n'a pas oublié de quelle façon les conservateurs administraient l'Intercolonial. Si jamais le réseau de l'Etat fut exploité pour des fins politiques, ce fut bien pendant les dix-huit années que les conservateurs ont passées au pouvoir. Les irrégularités de toute sorte ne se comptaient plus ; on distribuait les permis de circulation en si grand nombre, surtout dans la Nouvelle-Ecosse, qu'on avait fini par les désigner sous le nom de " bardeaux ". Un membre influent de quelque comité conservateur jugeait-il à propos d'envoyer des amis voter pour le candidat conservateur, tout de suite il adressait à Moncton une dépêche ainsi conçue : " Envoyez-moi une autre caisse de bardeaux "—et les bardeaux arrivaient.

On se plaisait aussi à faire circuler des trains spéciaux pour le plus grand avantage du parti conservateur. Sous l'empire de certain règlement de l'Intercolonial, et ce règlement est peut-être encore en vigueur, les trains spéciaux de voyageurs n'étaient mis en circulation que sur les ordres du bureau central de Moncton, mais le surintendant de section avait droit de faire circuler en tout temps des convois spéciaux de marchandises. Lors de l'élection de 1896, un surintendant, zélé partisan, s'autorisa de ce règlement pour favoriser le parti conservateur. Dans le cours de cette campagne,

on vit circuler un grand nombre de ces trains spéciaux de marchandises. Quand un conservateur voulait voyager gratuitement, on chargeait un wagon de marchandises que l'on attelait à une locomotive ; on ajoutait à cela une voiture à voyageurs, et la locomotive promenait de gare en gare et wagon et voiture dans l'intérêt du parti conservateur. Un jour, on voyait ce train à Pictou ; il était le lendemain à Tatamagouche, et ailleurs le jour suivant ; bref, il circulait si souvent que les cultivateurs établis le long de la ligne le reconnaissait à première vue. C'était ni plus ni moins qu'une sorte de comité conservateur ambulant, la première voiture étant chargée de certaines marchandises, et la deuxième portant aussi un chargement, mais tout différent. Je ne sais s'il convient de tenir les députés de la gauche responsables des méfaits de leurs prédécesseurs, mais ils sont les héritiers directs de ceux—et il s'en trouve encore ici un certain nombre—qui ont créé ou toléré cet état de choses. Ce sont eux cependant qui osent réclamer à grands cris la nationalisation des chemins de fer ! Le souvenir de ces dix-huit années-là suffit à lui seul pour que d'ici à une vingtaine d'années il ne soit plus question de la possession des chemins de fer par l'Etat.

Au cours du présent débat, on a fait allusion à l'honorable citoyen qui, pendant les douze dernières années, a si dignement représenté ici le comté de Guysborough ; il aurait dit qu'il n'y a pas de craintifs dans les rangs de la droite. Cette observation était fort juste ; elle a encore autant d'à-propos cette année qu'elle en avait l'année dernière. Je crains fort qu'on en puisse dire autant de nos adversaires ; les craintifs paraissent être assez nombreux parmi eux, c'est-à-dire qu'il n'y a pas unité d'opinion et de politique dans leurs rangs, qu'ils n'ont pas dans la politique de leur chef autant de confiance que nous en avons dans celle du très honorable leader de cette Chambre. Qu'on me permette de citer la phrase finale du remarquable discours prononcé l'autre jour par l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart). Après avoir discuté la question sous tous ses aspects, l'honorable député a ajouté :

> Je ne m'engage pas ici à appuyer la nationalisation des chemins de fer, mais j'affirme qu'on pourrait dépenser les deniers publics suivant le conseil de l'honorable leader de la gauche, d'une façon plus utile, plus économique et qui activera le développement du pays dans une plus grande mesure que ne saurait le faire l'exécution du projet que le très honorable premier ministre a soumis à la Chambre.

On remarquera qu'il dit : " Je ne m'engage pas à appuyer la nationalisation des chemins de fer ". Or, si l'amendement du chef de l'opposition signifie quelque chose, c'est bien que son auteur favorise la nationalisation des chemins de fer. Il se peut aussi qu'il n'ait aucun sens et que l'honorable député le sût ; mais s'il en comporte un, c'est que le leader de la gauche est en faveur de la nationalisation des chemins de fer. Voilà cependant ce que juge à propos de dire celui que l'opposition a chargé du soin de critiquer la politique du gouvernement en matière de chemin de fer, celui qui dirigea autrefois le ministère important des Chemins de fer et qui, plus que tout autre, devrait avoir une opinion bien arrêtée sur une question de cette nature. Mais tel est l'état d'esprit où se trouvent ces messieurs de la gauche. Bien différente est notre attitude ; nous avons le courage de nos convictions. Nous savons ce que nous voulons, et nous croyons aussi savoir quelles sont les aspirations du peuple canadien. Nous avons saisi la Cambre et le pays d'une proposition bien définie, et la réponse qu'on nous donnera ne nous inspire pas la moindre appréhension.

Les députés de la gauche ont fortement appuyé sur l'opposition que rencontre ce projet auprès de la foule. Je ne crois pas à cette opposition ; si elle existe en réalité, je ne m'en suis pas aperçu. J'ai eu l'occasion, il y a quelques semaines à peine, de traiter cette question en présence de mes commettants, et je puis vous affirmer, M. l'Orateur, qu'ils ont fait le meilleur accueil à la politique du gouvernement en matière de chemin de fer. Mon élection signifie assez clairement qu'ils approuvent cette politique, et je suis bien convaincu que lorsqu'ils en auront l'occasion, les autres comtés de la Nouvelle-Ecosse—oui, et les autres divisions électorales du Canada—se prononceront en très grande majorité dans le même sens que l'a fait le comté de Guysborough le 16 mars dernier. Pour notre pays, M. l'Orateur, cette politique est synonyme de progrès, de développement et de prospérité ; elle est faite pour stimuler le patriotisme du peuple canadien ; c'est l'œuvre bien mûrie d'un des hommes d'Etat les plus habiles et les plus brillants que le Canada ait jamais produits. Un écrivain a dit avec raison du très honorable leader de cette Chambre que ses conceptions n'ont jamais rien d'étroit. En ces jours de prospérité et d'expansion nationales, il ouvre à notre pays des voies où ce dernier trouvera sa force future. Accordons-lui notre appui dans la présente circonstance. Remplissons notre devoir de représentants du peuple en l'aidant à nous tailler dans la partie septentrionale du Canada un domaine digne de nous, digne de notre pays et de notre race ; un domaine où comme l'a si élogiquement dit un Canadien célèbre, règneront la justice et la liberté, où le travail sera justement rémunéré et où les centaines de milliers de colons qui vont d'année en année s'établir sur nos terres de l'ouest pourront établir des relations commerciales avec les provinces aînées, et trouveront à leur disposition un chemin de fer canadien pour

transporter leurs produits vers les ports canadiens.

M. R. A. PRINGLE (Cornwall et Stormont) : M. l'Orateur, ayant déjà discuté à la dernière session le traité primitif dont la Chambre était alors saisie, je n'ai pas l'intention de faire aujourd'hui de bien longues observations. Je tiens tout d'abord à féliciter l'honorable député de Guysborough (M. Sinclair) de la façon heureuse dont il a fait son début comme orateur parlementaire. Il a longuement parlé de la politique du parti libéral qu'il prétend être exclusivement favorable aux Canadiens. Cette politique, énoncée dans le contrat qui nous est actuellement soumis, je crois qu'elle favorise le Grand Tronc plutôt que les Canadiens. En ces dernières années, à mon sens, la politique du parti libéral a été préjudiciable aux intérêts du Canada. L'abaissement du tarif que prêchent ces messieurs de la droite a causé la ruine de certaines de nos plus importantes industries. Comme ce n'est pas le moment de traiter cette question, je me contenterai de dire que les fabriques de lainages du Canada ont fermé leurs portes parce que le gouvernement libéral dont, suivant l'honorable député, la politique est si avantageuse pour les Canadiens, a remanié le tarif de façon à favoriser l'étranger au détriment de notre pays.

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Mon honorable ami voudra-t-il me permettre de lui dire que j'ai par devers moi une circulaire où cette compagnie de lainages déclare qu'elle n'a pas fermé ses portes et qu'elle sollicite des commandes ?

M. PRINGLE : L'honorable ministre voudra bien aussi me permettre de lui dire que la Cornwall Manufacturing Company a fermé ses portes et que tous ses biens meubles et immeubles ont été vendus ; que 150 ouvriers de cet établissement sont allés chercher de l'emploi aux Etats-Unis, et que les fabriques de lainages des autres parties du pays sont à la veille de cesser leur travail ? Puisque l'honorable ministre des Finances a jugé à propos de soulever la question, je l'inviterai à consulter les rapports ; il y verra qu'à la faveur de l'abaissement du tarif il s'est importé au pays pour plus de $13,000,000 de lainages, et cela, au détriment de notre industrie des lainages que l'on voue ainsi à une ruine certaine. Quoi qu'il en soit, il nous sera fourni une autre occasion de discuter cette question.

L'honorable député (M. Sinclair) s'est plu à agiter l'épouvantail du privilège de transit. Je pensais qu'on n'en devait plus entendre parler. Il en fut beaucoup question l'an dernier, mais il n'en avait pas encore été dit un mot à cette session-ci. L'année dernière, le premier ministre a prononcé un discours passionné sur les dangers auxquels nous expose l'obligation où nous sommes de transiter nos marchandises, mais du jour où le peuple s'est formé une juste opinion de la question, il s'est aperçu qu'on avait recours à un moyen ridicule pour le berner, et il faut croire que le gouvernement s'en est rendu compte, puisqu'il a pris soin de ne pas revenir sur ce sujet. Seul, le député de Guysborough a fait exception à la règle. Puisqu'il a bien voulu ramener la question sur le tapis, il me sera permis, je l'espère, de l'aborder un peu en passant. Je me contenterai de citer les paroles d'un important citoyen américain qui traite le sujet de la manière suivante.

> De par la nature, le système de transport du Canada est lié à celui des Etats-Unis. La route navigable qui se prolonge jusqu'au centre du continent est commune aux deux pays. La courbe que la frontière décrit vers le sud permet à la province d'Ontario d'avancer vers le midi, d'où il suit que la ligne la plus directe entre le Michigan et la partie septentrionale de l'Etat de New-York passe à travers cette province. Plus au nord, c'est encore à travers le territoire canadien, par le Sault-Sainte-Marie, que passe la ligne la plus directe reliant les Etats du Nord-Ouest à ceux de la Nouvelle Angleterre. Le Canada occupe une position avantageuse en ce qui concerne le transport mixte par la voie des lacs et par chemin de fer. A l'est de Montréal, les conditions ne sont plus les mêmes. La ligne que la frontière décrit vers le nord rend les chemins de fer canadiens tributaires jusqu'à un certain point de la république américaine. Le prolongement vers le nord-est de l'Etat du Maine sépare le Nouveau-Brunswick de la province de Québec.

La route la plus directe entre Montréal et les provinces maritimes, c'est assurément la ligne courte du Pacifique Canadien qui traverse l'Etat du Maine. Qu'arriva-t-il lorsque la question fut débattue aux Etats-Unis ? On prétendit que la situation du Grand Tronc était radicalement différente de celle du Pacifique Canadien. Le Grand Tronc est dans une large mesure partie intégrante du système de transport des Etats-Unis, tandis que le Pacifique Canadien, beaucoup plus indépendant, constitue une ligne absolument canadienne, abstraction faite de son court parcours à travers l'Etat du Maine. L'auteur ajoute :

> Les intérêts commerciaux des Etats de l'est sont intimement liés au maintien du mode de transport en entrepôt en ce qui concerne le transit des produits indigènes aussi bien que celui des marchandises étrangères. L'établissement du Grand Tronc a permis au Massachusettes et à Boston, qui ne seraient rien sans ce chemin de fer, de profiter des avantages de leur situation géographique.

Ces citations sont extraites du rapport du Bureau des Commissaires des chemins de fer du Massachusetts-; on y lit encore ce qui suit :

> Le Grand Tronc a largement contribué à faire de Boston un centre de concurrence. . . . . Avant l'établissement des lignes canadiennes, il était virtuellement impossible aux expéditeurs de Boston d'obtenir des tarifs d'entier parcours à partir de l'extrême ouest.

Je pourrais multiplier à l'infini les citations puisées aux sources les plus autorisées des Etats-Unis, telles que la chambre de commerce de Portland, la commission des transports, la chambre de commerce de Chicago et nombre d'autres institutions importantes du Canada et des états de l'ouest, qui s'accordent toutes à reconnaître que les Etats-Unis ne sauraient porter atteinte au privilège mutuel qu'ont les deux pays de transiter les marchandises. Ainsi, la chambre de commerce de Portland émet l'opinion suivante :

Le Maine a un intérêt aussi grand au maintien du privilège de transit. Lorsque l'existence de ce mode de transport fut mise en danger, en 1888, la Chambre de commerce de Portland a protesté auprès du Congrès.

Voici maintenant ce que dit la chambre de commerce de Détroit :

Détroit a un intérêt égal au maintien du système. La suppression du privilège de transiter les marchandises imposerait aux citoyens du Michigan un fardeau qui amènerait la ruine de leur commerce.

Ces citations sont extraites des témoignages recueillis par la Commission des transports. Qu'on me permette de citer encore la déclaration de M. G. F. Stone, secrétaire de la chambre de commerce de Chicago :

La suppression du privilège de transiter les marchandises serait également désastreuse pour les chemins de fer du Michigan. Les chemins de fer canadiens ont sauvegardé les intérêts de Chicago. La concurrence a eu pour effet de faire renoncer les chemins de fer américains aux tarifs arbitraires qu'ils imposaient sur les transports des marchandises que l'on expédiait à la Nouvelle-Angleterre.

Le "Journal of Political Economy" s'exprime comme suit :

Le privilège de transit ne repose ni sur le sentiment ni sur la complaisance d'une seule partie, mais bien sur la communauté d'intérêts. Il est indispensable aux deux nations.

Je ne prolongerai pas mes observations au sujet de ce privilège dont on a cherché à faire un épouvantail.

Mon honorable ami a prétendu que la mise à exécution du projet de l'opposition aurait pour effet de relier le réseau actuel du Grand Tronc à la ligne du Grand-Tronc-Pacifique, à North-Bay, et de faire passer le trafic de l'ouest par le terminus du Grand Tronc à Portland. Je ne conçois pas que l'honorable député ait pu énoncer pareille opinion. Il aurait eu raison de dire que le présent contrat permettra au Grand-Tronc-Pacifique de se raccorder au Grand Tronc à North-Bay, et de diriger le trafic canadien vers le port américain de Portland ; mais son énoncé lui a fait tirer des conclusions absolument erronées. Je ne vois pas sur quoi il peut bien s'appuyer pour dire que la politique de l'opposition serait susceptible de faire passer le trafic canadien par le port de Portland.

Il me semble que l'honorable député ne porte pas tout l'intérêt qu'il devrait au bien-être de sa province. Je le prie de consulter l'Annuaire Statistique de 1902, page 298 ; il y verra qu'en 1902 nous avons importé de la Grande-Bretagne et des colonies britanniques, viâ les ports américains, pour $13,415,052 de marchandises, et pour $8,898,699 des pays étrangers, soit, en tout, pour $22,313,751. Il a verra également que nous avons exporté en Angleterre et dans les colonies britanniques, viâ les ports américains, pour $44,860,785 de marchandises, et pour $3,332,065 à l'étranger, soit, en tout, pour $48,192,850, ce qui donne un grand total de $70,506,601 ; c'est-à-dire qu'il est passé par les ports des Etats-Unis 17 pour cent du volume total des importations et des exportations du Canada. C'est à cet état de choses que l'opposition entend remédier ; nous voulons que ces 17 pour cent passent par les ports canadiens. Nous avons deux grands ports maritimes à Saint-Jean et à Halifax, et nous avons en outre ceux de Montréal et de Québec. En prolongeant l'Intercolonial, comme le demande l'opposition, depuis Montréal jusqu'à Parry-Sound, on réussirait dans une large mesure, sinon tout à fait, à diriger le trafic vers les ports des provinces maritimes en hiver, et à le faire passer par Montréal et Québec en été.

L'honorable député d'Essex-sud (M. Cowan) a prononcé l'autre jour un discours d'une extrême violence. Je me garderai de l'imiter et m'abstiendrai de dire quoi que ce soit de blessant pour les députés de la droite. L'honorable député a fait porter une grande partie de ses observations sur la partie du programme politique du leader de l'opposition qui se rapporte au prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Parry-Sound et à l'acquisition du droit de circulation sur une certaine partie de la ligne du Pacifique Canadien jusqu'à l'ouest. Il s'est opposé à cela sous prétexte que la Compagnie du Pacifique cherche à vendre cette partie de son chemin au gouvernement à un prix trop élevé afin de pouvoir ensuite se construire une nouvelle ligne qui se raccorderait avec son chemin du Sault. Cette manière de raisonner est assez pauvre ; en effet, le Pacifique exploitant déjà cette partie-là de son réseau, ne vaudrait-il pas mieux pour lui permettre à d'autres compagnies de s'en servir, afin de n'être plus seul à en supporter tous les frais d'entretien ? Mais que demande l'honorable député ? La construction d'une autre ligne à travers la même région. Et quelle est, d'après lui, la nature de la région située au nord du lac Supérieur ? Il prétend que de North-Bay à Fort-William le trafic ne rapportera jamais rien à la compagnie. Voici en quels termes il s'est exprimé :

Un écrivain de talent a dit qu'un corbeau n'oserait jamais s'aventurer dans cette région sans se munir d'un sac de provisions, car elle [illegible] pauvre pour lui fournir na nourriture dont il pourrait avoir besoin au cours de son voyage.

Et cependant, l'honorable député veut que l'on construise un nouveau chemin de fer à travers cette partie-là du pays. Le premier ministre a avoué que cette région est inhabitée et à peine habitable. C'est précisément ce que prétend l'opposition. Nous affirmons que cette région n'est pas susceptible de fournir le moindre trafic, qu'elle est inhabitée et que, de l'aveu du premier ministre lui-même, elle n'est guère habitable. Alors, à quoi bon y construire aux frais du pays quatre ou cinq chemins de fer dont on n'a pas le moindre besoin ? Ne vaudrait-il pas beaucoup mieux, ainsi que le comporte le projet de l'honorable chef de l'oppisition, acquérir le droit de circulation à travers cette partie-là du pays, et faire en sorte que l'Intercolonial, le Grand Tronc, le Canadian Northern et le Pacifique se servent en commun de cette section de la ligne et s'en partagent les frais d'entretien ? Il me semble que ce projet est beaucoup préférable et plus avantageux pour le pays.

On a discouru à loisir sur cette région septentrionale. Il n'entre pas dans ma pensée de dénigrer mon pays, mais j'ai eu l'occasion de m'entretenir l'autre jour avec un monsieur qui avait parcouru la région et qui m'apprit que les terres situées au nord du lac Supérieur ne valent absolument rien. Cette assertion ne laissa pas de m'étonner quelque peu. Ce que je vais rapporter ici n'est pas l'expression de mon opinion personnelle, et il se peut que l'on rencontre ici et là quelque bon morceau de terre. Je demandai à ce monsieur quelle était la nature de la région. Elle est principalement formée de marécages, me répondit-il ; la surface est couverte de mousse de 12 à 15 pouces d'épaisseur ; on trouve ensuite une couche d'argile d'une couple de pouces d'épaisseur, puis c'est la glace.—On n'y trouve pas de glace en juillet, n'est-ce pas ?—Il y en a toute l'année, me répondit-il, et cela, de temps immémorial. Cela me parut singulier, et je voulus me renseigner davantage en consultant le rapport des explorations et des arpentages de l'Ontario septentrional pour l'année 1900, rapport publié par ordre de la législature de cette province. Dans ce document publié par les soins de nos amis libéraux de la province d'Ontario, je trouve le renseignement qui suit :

District n° 1.—En général, les terrains situés au-delà des rivières sont bas et marécageux; l'imperméabilité du sol empêche l'infiltration des eaux et favorise la crue de la mousse qui recouvre une grande partie des terres. Cette mousse absorbe l'humidité, retarde l'évaporation et conserve la glace durant la saison d'été.

Cette personne ne me trompait donc pas en me disant qu'on trouve de la glace là-bas en été comme en hiver. N'étant pas cultivateur, je ne saurais dire si un pareil sol est propre ou non à la culture, mais des cultivateurs m'ont affirmé qu'il ne vaut rien. Voilà cependant la région que le gouvernement entend ouvrir à la colonisation en la dotant d'un chemin de fer que l'on construira au prix de millions et de millions de dollars ; car il est futile de prétendre aujourd'hui que l'on construira un chemin de fer dans cette région-là dans le but de transporter les produits de l'ouest aux ports de l'Atlantique. L'honorable ministre de l'Intérieur a avoué, au cours du présent débat, que les neuf dixièmes des produits de l'ouest se transporteront par nos routes fluviales durant la saison d'été. Si nous n'avions pas déjà cet aveu, le simple bon sens suffirait à démontrer que le transport du grain doit s'effectuer par eau, puisqu'on peut le rendre de Port-Arthur à Québec à raison de 3 cents à 3½ cents le boisseau, tandis qu'il en coûte plus de 15 cents le boisseau pour le voiturer de Port-Arthur à Montréal. Mais c'est ce qui se passe aujourd'hui qui est le plus susceptible de nous apprendre quelle route suivra le grain à l'avenir. En 1902, il est passé par le canal du Sault 76,730,695 boisseaux de grain, c'est-à-dire que la presque totalité du grain expédié de l'ouest à l'est a suivi la voie d'eau. Une personne d'expérience en matière de chemins de fer m'a affirmé que le transport du grain en chemin de fer est une impossibilité réelle et absolue tant qu'on peut l'effectuer par eau. Voici ce qu'elle me disait : " Au moment où mon convoi formé de 27 wagons chargés de 27,000 boisseaux de blé se mettait en marche, j'aperçus un navire qui entrait dans la baie de Port-Arthur à huit heures ; il en repartait à midi et demi avec une cargaison de 140,000 boisseaux de grain à destination de Parry-Sound où il devait jeter l'ancre avant l'arrivée de mon convoi à la Rivière Blanche." Je lui demandai quel était le prix de revient de la traction sur six ou sept divisions, c'est-à-dire jusqu'à Carleton Place. Le combustible, me répondit-elle, coûte $240, le personnel $30 par division, et le transport de ce grain par chemin de fer coûte trois fois plus cher que celui qui s'effectue par eau depuis Port-Arthur jusqu'à Québec. Voilà pourquoi je prétends qu'il est inutile de perdre son temps à discuter la question du transport par chemin de fer des produits de l'ouest aux ports de l'Atlantique. Il est maintenant établi qu'il y a encore un certain avantage à opérer le transport partie par eau et partie par chemin de fer. On transporte aujourd'hui le grain à Parry-Sound d'où le Canada-Atlantique le rend à Montréal à un prix relativement bas, mais, cependant, le transport coûte encore un peu plus cher que s'il était entièrement effectué par eau.

L'honorable député de Guysborough s'est appuyé sur les énoncés de sir Charles Rivers-Wilson pour faire voir tous les avantages qui découleront de cette entreprise. Ces énoncés, je les ai lus; ils établissent à l'évidence que l'entreprise sera profitable, mais à qui ? A la Compagnie du Grand Tronc, mais non au peuple canadien. Qu'on me permette de citer une couple des énoncés du président du Grand Tronc :

On estime que l'étendue des terres actuellement inhabitées de la province du Manitoba et

des territoires de l'Assiniboïa, d'Alberta, de la Saskatchewan et de l'Athabaska est d'environ 300 millions d'acres dont la plus grande partie est éminemment propre à la culture, et que l'étendue des terres inoccupées de Colombie Anglaise et d'environ 200 millions d'acres dont une grande partie est également propre à la culture et au pâturage. Il n'y a pas de temps à perdre si nous voulons profiter des avantages immenses qui s'offrent à nous. La prospérité s'envole rapidement vers l'ouest, c'est-à-dire en dehors et au delà du territoire que traverse le Grand Tronc. Il est absolument impossible que notre compagnie, ainsi entourée d'éléments de progrès, reste plus longtemps inactive. Il nous faut ou aller de l'avant ou reculer et céder à des concurrents plus entreprenants et plus prévoyants que nous les avantages qu'on nous offre.

Je suis absolument d'accord avec le président de la Compagnie du Grand Tronc. Nous habitons un pays merveilleux, un pays qui aura une source inépuisable de profits pour ce chemin à partir du jour où on en commencera l'exploitation. C'est pour cela que je ne vois pas quel avantage le peuple canadien peut avoir à se saigner à blanc pour construire un chemin de fer dont on fera présent à la Compagnie du Grand Tronc. M. Hays a également émis son opinion sur l'avenir de cette région. Parlant du traité intervenu entre le gouvernement et la Compagnie du Grand Tronc, sir Charles Rivers-Wilson a dit :

Le contrat a donc eu pour effet de faire participer ces deux intérêts à la construction de la ligne projetée dont le succès est ainsi assuré grâce, je le répète, à l'association du gouvernement au Grand-Tronc-Pacifique, que le Grand Tronc aidera de son influence et de ses ramifications.

Je dirai tout d'abord que je suis opposé à toute association avec ces puissantes compagnies. Mais puisqu'on doit entrer en société, pourquoi fait-on payer au pays les neuf dixièmes du coût de l'entreprise, tandis que la compagnie n'en paiera que la dixième partie et qu'elle prendra ensuite possession du chemin qui deviendra virtuellement sa propriété ? J'ai parcouru une petite brochure que l'on a fait distribuer dans l'ouest sous le couvert du contre-seing du ministre de l'Intérieur vers l'époque où il semblait convenu que le gouvernement en appellerait au peuple, c'est-à-dire avant le 12 janvier, alors que l'embarras où se trouva le Grand-Tronc-Pacifique vint semer la terreur au sein du cabinet, et que ce dernier, au lieu d'en appeler au peuple, résolut de convoquer les Chambres selon le désir de sir Charles Rivers-Wilson pour leur faire ratifier le contrat supplémentaire. On lit ce qui suit dans la petite brochure en question :

Ce qui caractérise le plus le marché qui a donné lieu à tout ceci, c'est l'aspect de la convention au point de vue financier.

Je crois bien !

Il est établi au delà de tout doute que le pays n'aura pas à payer plus de $13,000,000 pour la construction de ce chemin de fer.

M. PRINGLE.

Voilà ce qui est énoncé dans une brochure que l'on a distribuée aux électeurs du pays, et lorsque l'heure des élections aura sonné, les tribuns populaires ne se feront pas scrupule de dire au peuple: Ce chemin, on va le construire au prix de $13,000,000. Il est évident qu'ils feront erreur. Ils devront plutôt dire : Nous construisons une grande ligne de chemin de fer allant de l'Atlantique au Pacifique et nous la donnons à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique moyennant $13,000,000. Il est vrai qu'elle va nous coûter de $150,000,000 à $170,000,000, mais nous en faisons présent à la compagnie, nous la lui cédons pour $13,000,000. Bien qu'on cherche à faire croire au peuple que ce sera un chemin de fer transcontinental, il ne coûtera que $13,000,000. Le ministre des Finances étant à son siège, il serait bien aimable de nous dire si la construction de ce chemin de fer ne devra coûter que $13,000,000. Bien qu'il ait déjà déclaré qu'elle devra entraîner une dépense de $70,000,000 ou $80,000,000, on n'en distribue pas moins par tout le pays cette petite brochure où il est dit que le chemin de fer ne nous coûtera que $13,000,000. Pareille assertion est tout simplement ridicule ; elle est de celles qu'il ne convient pas de propager. On lit encore dans la brochure :

Comme le premier ministre l'a dit à la Chambre des Communes, on peut se procurer des montagnes de renseignements au sujet de cette région.

Nous voudrions bien les voir ces montagnes de renseignements. Je me suis constamment trouvé ici depuis l'ouverture de la présente session, et n'ai tout ce temps entendu qu'une seule fois parler de cette région : c'est quand le premier ministre a mentionné par hasard l'excursion que firent certaines personnes qui partirent un jour de Tadoussac pour remonter le Saguenay, continuer de s'avancer dans cette direction et disserter ensuite sur les roses qu'elles avaient trouvées en voyage. Nous n'avons pas encore le moindre renseignement sur la région que doit traverser la ligne projetée. Il est ensuite question dans la brochure des explorations soignées que l'on a faites de cette région-là. Où se trouve le rapport de ces explorations ? Nous avons demandé qu'on nous communiquât le compte rendu de ces explorations, nous avons prié les ministres de nous faire connaître les noms des personnes chargées de les faire, mais nous n'avons jamais reçu de réponse. S'il a été fait des explorations minutieuses, les membres de la Chambre ont assurément droit d'en prendre connaissance, de voir les rapports des arpenteurs que l'on a chargés du soin de faire les explorations se rapportant à l'établissement de cette ligne de chemin de fer.

J'ai pris un réel plaisir à lire dans la brochure ce qui se rapporte au contre-projet de l'opposition. Il paraîtrait que si les libéraux devaient construire le chemin au prix de $13,000,000, la réalisation du projet conser-

vateur devait entraîner une dépense de $266,000,000. C'est ce que l'on affirme dans cette brochure qu'on distribue aux électeurs de l'ouest. La mise à exécution du projet de l'opposition ne devait coûter que $266,000,000 !

Cette assertion est tellement stupide que je ne crois pas devoir faire perdre un temps précieux à la Chambre en m'attardant à en faire ressortir tout le ridicule et toute la malhonnêteté. Bien que l'on ait distribué un nombre considérable d'exemplaires de cette brochure, je ne relèverai qu'une seule des assertions qui y sont faites, et cela parce qu'elle concerne la partie orientale du Canada. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Préfontaine) est allé dire aux manufacturiers de Montréal et d'ailleurs qu'il entre dans la politique du gouvernement d'accorder une somme raisonnable de protection. 1,200 ou 1,500 ouvriers de mon comté trouvent de l'emploi dans les filatures de coton dont la situation est devenue précaire à la suite de l'augmentation énorme des importations qui se font à la faveur du tarif différentiel. Les filatures de Valleyfield ont dû congédier une partie de leur personnel pour la même raison. Ces messieurs de la droite affirment que tout ira bien. Le ministre de la Marine et des Pêcheries déclare qu'on va relever les droits sur le coton de façon à protéger les filatures. On m'a appris que le gouvernement se propose de protéger cette industrie ; mais dans cette brochure que l'on répand à profusion, il est clairement dit que le parti libéral est en faveur d'un tarif aussi bas que possible, tandis que les conservateurs demandent le relèvement des droits de douane, et que, en dépit des opinions individuelles, le parti libéral est toujours fermement opposé au tarif élevé que favorisent les conservateurs, de sorte que les électeurs que la question du tarif intéresse devront savoir dans quel sens voter aux prochaines élections. Si ces messieurs de la droite avaient le courage de dire au peuple ce qu'ils cherchent à faire croire dans cette brochure, s'ils osaient aller déclarer dans les centres manufacturiers qu'ils favorisent l'abaissement du tarif tandis que les conservateurs en demandent le relèvement, les électeurs sauraient parfaitement dans quel sens voter aux prochaines élections. Mais l'expérience nous a appris qu'il se trouve toujours un ministre protectionniste pour aller prêcher la protection dans les villes manufacturières, tandis que les autres membres du cabinet vont prêcher le libre-échange dans les autres parties du pays. Je remarque qu'il n'est pas du tout question de l'honorable ministre des Douanes (M. Paterson) dans cette brochure. Les champions du libre-échange sont les honorables MM. Sifton, Fielding et Fisher. Il faut croire que les autres membres du cabinet sont en faveur de la protection.

Je n'entends pas insister sur le mémoire de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux ; comme on l'a consigné dans les Débats, je suis persuadé que tous les députés en connaissent parfaitement la teneur. Je me contenterai donc de faire observer que le conseil des ministres en fut saisi en décembre 1902, et qu'en mars 1903, le discours du trône ne faisait nullement prévoir l'éclosion d'un projet comme celui que l'on présenta à la Chambre dans le cours de juillet. En mai, le conseil institua une commission chargée d'étudier la question du transport. Le mémoire de M. Blair est très significatif. J'ai lieu de croire que le public l'accueillera avec faveur. L'ex-ministre propose le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne ,et c'est précisément cela que comporte le projet de l'honorable leader de la gauche. On a fait beaucoup de bruit autour de la nationalisation des chemins de fer que nombre de membres de cette Chambre ont appuyée dans leurs discours ; mais ils n'ont pas manqué, à la première occasion, d'en repousser le principe. Si les chemins de fer de l'Etat n'ont pas donné des résultats aussi satisfaisants que ceux que nous étions en droit d'attendre, cela est peut-être dû à quelque défaut d'administration. Il me semble que l'ex-ministre des Chemins de fer signale avec beaucoup de clarté les causes du peu de succès financier de l'Intercolonial. Il fait observer que sur un parcours de 400 ou 500 milles, ce chemin a toujours produit et produit encore de bonnes recettes.

Le député de Guysboro a parlé de cette partie-là du chemin, et ce n'est pas la partie achalandée à laquelle le nouveau chemin doit être parallèle. C'est celle que M. Blair prétend n'avoir pas été bien productive, parce qu'elle a peu ou point de trafic local et ne fait que transporter le trafic de transit.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

A huit heures, la séance est reprise.

M. PRINGLE : M. l'Orateur, lorsque la séance fut suspendue, à six heures, je parlais du manifeste ou mémoire adressé par l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux au conseil des ministres, en 1902. Ce mémoire ayant été publié dans les Débats et répandu dans tout le pays, je n'en citerai pas de longs extraits. Toutefois, je dirai qu'il est important en ce qu'il fait voir la continuation de la politique de ce gouvernement tendant à prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal. M. Blair demande que l'on continue à améliorer l'Intercolonial en le prolongeant jusqu'à la baie Georgienne pour le faire profiter de l'augmentation du commerce de grain et lui faire transporter aux ports de mer canadiens le trafic de l'ouest. C'est ce que voulait le gouvernement avant le mois de juin ou de juillet 1903. Le 22 janvier 1897, dans un discours à une assemblée publique à Montréal, le premier ministre a parlé du Canada-Atlantique en ces termes :

Le Canada-Atlantique qui s'étend de Parry-Sound à Ottawa est un chemin qui transporte-

rait aux ports canadiens la plus grande partie du grain du Nord-Ouest canadien et du Nord-Ouest américain également.

Sir Wilfrid Laurier adoptait donc virtuellement le projet présenté par le chef de l'opposition et que lui et les siens combattent aujourd'hui. L'honorable M. Blair, alors ministre, se prononçait aussi au vu et su du ministre des Finances en faveur du prolongement de l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne et finalement jusqu'à la côte du Pacifique. C'est ce qu'il disait dans un discours prononcé le 22 mars 1899 à un banquet offert à l'honorable M. Fielding, à New-Glasgow, dans la Nouvelle-Ecosse. Il exposa alors le programme du gouvernement, et après avoir dit que l'Intercolonial se rendait alors jusqu'à Montréal, il s'écria :

Il semble absolument conforme à l'idée nationale que nous ayons un chemin capable de transporter tous nos produits de l'ouest jusqu'à la mer, et que nous puissions profiter de l'Intétercolonial à cette fin en toute saison de l'année.

Il y a nombre de libéraux importants et même des membres du cabinet actuel qui sont favorables au projet même du chef de l'opposition. Je demande pardon à la Chambre de parler si longtemps ; mais, M. l'Orateur, quand je vois que la mise à exécution du projet du gouvernement va coûter au pays $150,000,000 à $170,000,000 ; qu'il va coûter environ $800,000 à la circonscription que j'ai l'honneur de représenter, je me sens obligé de protester de toutes mes forces contre un projet si onéreux pour le peuple canadien.

Il s'est fait ici de puissants plaidoyers à ce sujet. Le ministre de l'Intérieur a parlé de ce projet, il a frappé son pupitre en s'écriant: " S'il y a des libéraux pusillanimes, qu'ils sachent que le parti libéral joue son sort dans cette affaire." Eh bien ! Y a-t-il des libéraux pusillanimes?

Quelques VOIX : Non.

M. PRINGLE : Il n'y en a pas ?

M. LANG : Non.

M. PRINGLE : L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux était-il libéral ? Celui qui détient actuellement ce portefeuille est-il libéral ?

M. ALEX. JOHNSTON: Oui, je vous crois!

M. PRINGLE : Parmi les électeurs de Lambton-est, de Bruce-est et de la ville de Saint-Jean qui ont voté pour les candidats conservateurs aux élections partielles, y avait-il des libéraux ?

Je le sais fort bien, certaines personnes que le député d'Essex-sud (M. Cowan) a si vivement applaudies parce qu'il les croyait attaquées, ne sont pas timorées en ce qui concerne ce projet. Il y a près d'un an l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux nous apprenait que Cox ne pouvait pas attendre. Or, ni lui ni ses amis ne sont des timides. Les gens qui ont découvert où sont toutes les belles concessions forestières à l'ouest de Winnipeg sont des amis du ministre de l'Intérieur ; ce sont des libéraux qui n'ont pas peur que le chemin se construise. Les gens qui vont former une compagnie d'entrepreneurs pour construire ce chemin à partir de Winnipeg sont aussi de braves libéraux qui approuvent ce projet de tout cœur. Ceux-là mêmes contre qui l'ex-ministre des Chemins de fer a mis ses collègues en garde sont aussi des libéraux qui ne craignent pas d'approuver carrément ce projet. Mais que pensent les cultivateurs, les contribuables qui vont être appelés à payer les travaux de cette compagnie d'entrepreneurs ? Ceux-là sont peut-être plus craintifs ; il se disent peut-être qu'il est temps que des chemins de fer que l'on construit dans les plaines fertiles de l'ouest et qui ne sont pas des chemins de colonisation se supportent eux-mêmes plutôt que d'être supportés par le peuple ; que nous avons déjà accordé pour $233,000,000 de subvention aux chemins de fer canadiens et que c'est assez. Je tire des livres bleus le chiffre exact de ces subventions. Il est vrai qu'on y a compris le chiffre d'un prêt fait au Grand Tronc, mais cet argent ne nous a jamais été rendu. La compagnie l'a encore et je ne crois pas qu'elle nous la rende jamais. Il y a aujourd'hui au Canada 18,868 milles de chemins de fer ; abstraction faite des 1,333 milles de l'Intercolonial, en accordant aux compagnies de chemins de fer $233,239,876 à titre de subvention nous leur avons donc accordé $14,000 par mille. Je crois qu'il est temps de décider que cela ne se fera plus à l'avenir. Le député d'Essex-sud (M. Cowan) a parlé des lignes transcontinentales des Etats-Unis. J'admets que les Etats-Unis ont généreusement subventionné leurs chemins de colonisation ; mais ils n'accordent plus un sou de subvention aux chemins de fer et ils n'en construiraient pas un seul mille pour aucune compagnie. Les chiffres le démontrent, le Canada a fait plus que les Etats-Unis au sujet du développement des chemins de fer. En 1900 les Etats-Unis avaient une population de 76,300,000 d'âmes et 196,250 milles de chemins de fer ou 25,257 milles de chemins de fer par chaque 10,000 habitants. Le Canada comprend 18,868 milles de chemins de fer et une population de 6,000,000, soit plus de 30 milles de chemins de fer par chaque 10,000 habitants.

Pourquoi faire les frais de construire un chemin parallèle à l'Intercolonial et d'en construire un autre qui ira de Winnipeg à Québec ? M. l'Orateur, je n'ai rien à dire contre le Grand Tronc ni contre ses officiers. Le président et le gérant-général sont des hommes fort capables. Ce dernier fait preuve d'une habileté exceptionnelle en obtenant les concessions qu'il a obtenues du gouvernement de ce pays. Lors de la première convention le gouvernement nous a dit qu'elle était finale et qu'elle serait exécutée ; mais le gérant-général du Grand Tronc devait avoir le dernier mot. Il savait qu'il

tenait ces messieurs et il en a profité pour les écraser. Je veux bien que le Grand Tronc pénètre dans l'ouest canadien, mais je suis tout-à-fait opposé aux amendements à la convention, d'après lesquels ce chemin doit se construire. Le gérant-général du Grand Tronc savait fort bien ce qui ferait l'affaire de cette compagnie et quels énormes profits lui vaudraient ces amendements. Il a dit à l'assemblée des actionnaires :

Il me paraît difficile de concevoir la possibilité d'une objection à ce projet si avantageux pour le Grand Tronc.

Oui, ce projet avantage beaucoup le Grand Tronc, mais bien peu le peuple canadien.

Dans son mémoire l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux parle de la naturalisation des chemins de fer. A ce sujet, M. l'Orateur, j'approuve entièrement le principe posé par le chef de l'opposition. Si ce chemin doit nous coûter de $150,000,000 à $160,000,000 et ne coûter au Grand Tronc que $14,000,000 nous devrions plutôt dépenser encore $14,000,0000 et en avoir la propriété. Le gouvernement l'exploiterait lui-même ou le louerait à une compagnie.

La nationalisation des chemins de fer dans les autres pays a eu d'assez bons résultats. Ainsi, en Australie, l'absence de voies navigables à l'intérieur a déterminé la construction de vastes réseaux de chemin de fer. N'ayant pas le temps de citer de statistiques à ce sujet, je prierai ces messieurs d'étudier le rapport de la commission instituée en vertu de la loi de 1901 et de voir si ce chemin de fer a été administré d'une façon avantageuse à la population australienne. L'Australie a fait de rapides progrès dans la construction des chemins de fer ; elle possède aujourd'hui 13,497 milles de chemin de fer et une population de 3,771,000 âmes, soit 35 milles de chemin de fer par chaque 10,000 habitants. Le nombre de milles de chemin de fer y est un peu plus considérable qu'au Canada, eu égard à la population, pour la simple raison qu'en Australie il n'y a pas de grandes voies navigables comme ici. Bien qu'en 1902 ce pays-là ait souffert d'une sécheresse qui a rendu l'exploitation des chemins de fer excessivement coûteuse et qu'on ait dû réduire les frais de transport des marchandises, le revenu net a représenté à peu près l'intérêt qu'on avait à payer sur la somme employée à la construction de ces chemins de fer. Cette année encore on a obtenu le même résultat, grâce surtout à l'administration de M. Tait, un Canadien. Si la nationalisation des chemins de fer est si avantageuse en Australie, que ne le serait-elle pas au Canada !

Je pourrais citer aussi l'exemple d'autres pays. En Belgique, les taux de transport des marchandises sur les chemins de fer de l'Etat sont les moins élevés du monde. Permettez-moi de dire ce que dit à ce sujet M. Jean :

Indépendamment de la supériorité des résultats au point de vue financier, les chemins de fer exploités par l'Etat sont les mieux entretenus et ceux dont l'exploitation donne le plus de satisfaction au commerce et au public en général. Sous le rapport de la régularité des trains, de la modération des prix de transport, et du confort des voyageurs, l'administration par l'Etat offre assurément des avantages considérables. Surtout, le chemin de fer n'est pas géré pour l'avantage pécuniaire d'un petit nombre, mais pour le bien commun. Ce n'est pas une idée de spéculation qui préside à la construction de nos lignes, mais c'est le désir de développer le pays. Dans l'établissement des tarifs on se guide plutôt d'après les frais d'exploitation qu'on ne songe à ce que le voyageur devra payer. L'Etat ne se propose pas de faire des profits considérables, mais d'augmenter raisonnablement le commerce du pays, tandis que les compagnies d'intérêt privé ne pensent qu'à s'assurer le plus de revenus possible.

Je citerai aussi quelques mots concernant la loi des chemins de fer en Autriche :

En Autriche l'histoire des chemins de fer ressemble beaucoup à celle des autres nations européennes. Deux vérités démontrées par l'expérience des autres pays d'Europe ressortent d'une façon particulièrement claire en Autriche : D'abord, lorsqu'une nation entreprend la construction d'un chemin de fer après avoir confié à des particuliers le développement d'une partie de réseau il arrive de deux choses l'une: ou ces particuliers s'assureront le territoire le plus productif et laisseront à l'Etat les régions improductives, ou bien ils s'arrangeront de façon à rendre avantageux et nécessaire pour l'Etat de supporter tout le réseau.

Eh bien ! M. l'Orateur, c'est précisément notre cas, M. Hays, avec sa grande habileté, a réussi à faire en sorte que le Grand Tronc fût propriétaire absolu de la partie productive de ce chemin de fer et que le gouvernement n'eût que la partie improductive. L'histoire va se répéter dans notre pays.

J'ai lu avec intérêt la très belle conférence faite par sir Sandford Fleming au " Canadian Club ". Plusieurs de ceux qui ont adressé la parole au cours de ce débat ont cité ce qu'il a dit. Pour moi, je n'ai rien à reprendre dans ses déclarations. Dans une certaine partie de sa conférence il s'est exprimé ainsi :

Un grand homme d'Etat de la république voisine, Alexander Hamilton, a fait un legs précieux à ses compatriotes lorsqu'il leur a recommandé " d'apprendre à penser au point de vue continental ". L'ex-secrétaire d'Etat des colonies a adressé à ceux qui l'écoutaient une parole également précieuse quand il leur a dit " d'apprendre à penser au point de vue impérial ".

Le parti conservateur canadien a toujours pensé au point de vue continental. Il fut un temps où les regards du parti libéral de ce pays ne s'étendaient pas au delà de la baie Georgienne ; il fut un temps où ces messieurs s'agitèrent assez dans cette enceinte pour rendre presque impossible au parti conservateur l'établissement du grand

chemin de fer national qui relie les unes aux autres toutes les provinces du Canada. Les libéraux ont donc tort de dire que le parti conservateur craint de penser au point de vue continental ou impérial. Nous avons toujours envisagé les questions à un point de vue large et nous nous prononçons aujourd'hui en faveur d'un projet que l'idée continentale a inspiré à mon honorable ami de l'opposition, projet qui aurait pour effet d'unir les différentes provinces encore plus étroitement et permettrait à l'Intercolonial de faire passer les produits de ce pays par les ports de mer du Canada comme par leur voie naturelle. Le projet de l'honorable chef de l'opposition aurait cet effet, tandis que celui du gouvernement permettra au Grand Tronc de transporter nos produits au port américain de Portland. La farine est un des articles nécessaires à la vie. Eh bien ! qu'il s'agisse d'en transporter de Toronto viâ Portland, Saint-Jean ou Halifax, pour la faire passer par un port canadien, le Grand Tronc vous demandera deux ou trois cents de plus que si elle est expédiée par un port américain. Aujourd'hui, cette compagnie favorise Portland et le favorisera toujours parce qu'elle y a dépensé $20,000,000 à $25,000,00 pour en faire un port d'expédition.

Il y a un autre intérêt important à considérer, c'est l'intérêt agricole. Dans quelle mesure une ligne de l'Etat s'étendant de l'Atlantique au Pacifique le favorisera-t-elle? Quand même il y aurait jusqu'à cinq lignes transcontinentales il arriverait ici ce qui est arrivé aux Etats-Unis : les compagnies arrangeraient leurs tarifs de façon à pouvoir payer des intérêts et des dividendes non sur la somme employée à la construction de leur chemin, mais sur leur capital-actions, et notre seul moyen de gouverner et de réglementer ces tarifs c'est de construire un chemin de fer national qui s'étende de l'Atlantique au Pacifique. Je citerai quelques chiffres pour vous faire voir combien gagnent les chemins de fer de ce pays. En 1902 sur un capital de plus de $900,000,000, y compris le capital fictif, ils ont réalisé 5.72 pour cent. Afin qu'il n'y ait pas d'erreur je citerai les chiffres mêmes qui se trouvent dans les rapports du gouvernement. Les recettes nettes des chemins de fer canadiens, pour l'année 1902, se sont élevées à 5.72 pour cent. En 1901 elles étaient de 5.31 ; en 1900 de 5.62, et en 1899, de 5.76 et cela, par rapport au capital-actions, aux actions prévilégiées et à la dette garantie par les obligations. Mais à ne considérer que les frais de construction de ces chemins, les recettes nettes ont été, l'an dernier, de 10 à 12 pour cent par rapport aux seuls frais de construction.

Je ne cite tout cela que pour démontrer que l'Intercolonial, prolongé jusqu'à la baie Georgienne et de là jusqu'au Nord-Ouest, pourrait rapporter de jolis revenus sur l'argent qu'on y aurait mis, et nous donner en même temps les tarifs les plus bas que nous aurions jamais eus. Ce chemin de fer serait surtout une vraie bénédiction pour les cultivateurs. Se doute-t-on, vraiment, M. l'Orateur, que la province d'Ontario a déjà perdu des millions de dollars parce qu'on lui a imposé des tarifs de chemin de fer plus élevés qu'aux Etats-Unis, où pourtant l'on paie des dividendes sur des actions entièrement majorées ? Je causais l'autre jour avec un marchand de ma propre ville—qui, soit dit en passant, est un ami de ces honorables messieurs de la droite—et j'ai été fort amusé de l'entendre me dire que la navigation n'était pas plutôt fermée, chaque année, que les tarifs du Grand Tronc subissaient une hausse immédiate. Mais, lui dis-je, vous n'avez donc pas la concurrence du Pacifique Canadien? " La belle affaire," me répondit-il, " car ces deux compagnies ont des tarifs identiques et s'entendent comme larrons en foire. Nous pensions bien pouvoir tirer parti de la concurrence, mais je puis vous assurer qu'il m'en coûterait moins cher de transporter des marchandises de Montréal à Cornwall avec ma paire de chevaux, que de m'en rapporter au Grand Tronc." Nous ne devrions pas laisser subsister un pareil état de choses, et il nous faudrait pouvoir exercer plus de domination sur ces tarifs.

Notre Intercolonial donne après tout d'assez jolis résultats, si l'on considère qu'une bonne partie de ce chemin n'a aucun trafic local. La division de l'Est a toujours payé non seulement ses frais d'exploitation, mais nous a aussi donné un intérêt satisfaisant sur le capital. La division de l'Ouest n'a pas donné d'aussi bons résultats, car cette partie du chemin traverse une région où le commerce local est insignifiant, mais d'autre part nous voyons que le Canada-Atlantique rapporte de jolis revenus et fait des affaires considérables. Si ce dernier chemin de fer était rattaché à l'Intercolonial, y a-t-il des raisons de douter que l'Intercolonial, même en lui laissant la gestion défectueuse qu'il possède aujourd'hui, ne nous donnerait pas des revenus satisfaisants? Si cela se faisait, les ports de la baie Georgienne verraient leur commerce augmenter dans des proportions considérables. Quelques-uns de ces messieurs de la droite ont cru bon de lancer à la province d'Ontario le reproche d'égoïsme, parce qu'elle s'opposait à cette mesure. Je dois vous faire observer, M. l'Orateur, que la province d'Ontario ne s'oppose pas à cette mesure, pour la simple raison qu'elle se trouverait assumer la plus forte partie des charges. La province d'Ontario est toujours disposée, ainsi qu'elle l'a été dans le passé, à prendre sa part de responsabilités dans toute entreprise qui serait pour le plus grand bien du pays, mais je dois dire que, dans la position où elle se trouve aujourd'hui entre ce gouvernement et le gouvernement de Toronto, elle n'est pas loin d'être comme qui dirait entre Charybde et Scylla. Nous avons en ce moment, dans la province d'Ontario, un gouvernement qui jette littéralement par les fenêtres l'argent du public. Actuelle-

ment, il est à tenter, à l'aide de la faible majorité qu'il possède—et peut-être cette faible majorité y est-elle ici pour quelque chose—d'accorder $2,000,000 pour une entreprise au Sault Sainte-Marie, et il veut s'engager maintenant dans l'industrie du fer et de l'acier comme il s'est déjà engagé dans l'industrie des chemins de fer. Et comme on l'a déjà fait remarquer, M. l'Orateur, ce sera ici comme par le passé l'associé ayant versé l'argent qui sera payé en monnaie de singe, alors que celui qui n'aura rien mis retirera tous les profits. Ainsi donc, ce gouvernement veut se lancer dans les chemins de fer. Il va garantir les obligations du chemin de fer de la baie James jusqu'à concurrence de $5,000,000, et il va aussi subventionner un embranchement de 200 milles de longueur, allant de la ligne mère de la voie transcontinentale du Grand Tronc jusqu'à Port-Arthur, cette subvention étant sous forme de $400,000 en argent, et de 1,200,000 acres de terre. Ces honorables gentlemen de la droite ne se font pas faute de faire remarquer que le parti libéral n'a jamais été favorable aux subventions en terres, mais cela n'empêche que leurs bons amis d'Ontario sont joliment en train tout de même de donner une bonne tranche de cette province à cette compagnie.

Je ne crois pas que personne puisse trouver à redire à ce que je cite ici un extrait d'un journal publié à Toronto dans l'intérêt de la classe agricole, et qui se nomme le "Farmer's Sun." Il est vrai qu'il ne s'agit ici que d'un journal agricole, et je ne crois pas que ces honorables gentlemen de la droite s'intéressent beaucoup à nos cultivateurs. Il est possible que cette lecture ne leur soit guère agréable, mais je vais lire tout de même cet article pris dans le numéro de la semaine dernière :

LES LIGNES RIVALES TRANSCONTINENTALES.

Nous donnons, dans notre colonne parlementaire, un résumé des deux politiques suivies par le gouvernement et l'oppoistion, au sujet de la construction d'un second transcontinental à travers le Canada.

Pour mettre les choses au court, le gouvernement s'est engagé à construire une ligne de chemin de fer, à partir de Moncton, N.-B., jusqu'à Winnipeg, Manitoba, aux frais de l'Etat. De son côté, le Grand Tronc convient de prolonger la ligne, de Winnipeg à la côte du Pacifique, le gouvernement consentant à garantir les actions de la section des prairies de ce chemin de fer ainsi prolongé jusqu'à concurrence de $13,000 par mille, et celles de la section du Pacifique jusqu'à concurrence de 75 pour 100 du coût total, quel que soit ce coût. Toute la ligne, sitôt achevée, sera exploitée par le Grand Tronc. Durant les premiers dix ans, le gouvernement ne recevra rien pour la partie du chemin qu'il aura affermée, et durant les 40 autres années l'affermage ne représentera que fort peu de chose. De son côté, l'opposition propose d'abandonner tout à fait le projet Moncton-Winnipeg, et de construire dans l'Ouest aux frais de l'Etat telles lignes de chemins de fer qui seront jugées être nécessaires. Elle propose aussi de prolonger l'Intercolonial jusla baie Georgienne, et de là à Winnipeg ; puis d'améliorer nos voies d'eau, et de faire explorer le pays entre Winnipeg et Québec, en ayant en vue la construction éventuelle d'autres chemins de fer dans un avenir plus ou moins rapproché.

Mais M. Borden est allé trop loin, et, ce faisant, il a plutôt affaibli la cause qu'il s'était donné mission de défendre. Il n'a pas établi avec assez de clarté la distinction qu'il fallait faire entre les obligations auxquelles était tenu le gouvernement vis-à-vis des sections de l'Est et de l'Ouest—c'est-à-dire l'obligation, pour la première section, de défrayer lui-même les frais de construction, et, pour la seconde section, de ne garantir que l'argent emprunté par le Grand Tronc. Mais, même en faisant ces réservés, il n'y a pas le moindre doute que le gouvernement vient de s'engager ici dans l'une des entreprises les plus hasardeuses dont nous ayons jamais eu connaissance, ce qui n'est pas peu dire en un pays où, en matière de chemins de fer, il est généralement admis qu'il faut jouer à pile ou face Le gouvernement s'engage à construire, au coût d'au moins $118,000,000, plus que la moitié de tout le chemin, et à garantir 75 pour 100 des obligations qui feront trouver l'argent nécessaire à la construction du reste du chemin. En retour, le pays n'obtient rien si ce n'est le bénéfice pouvant découler de la construction d'une seconde ligne transcontinentale. Il ne peut pas prendre possession du chemin, même advenant le cas où la compagnie ne pourra pas faire face à ses obligations, et il n'aura pas plus la gouverne des tarifs qu'il n'en a actuellement, d'après la loi, sur les autres chemins de fer. Si le gouvernement doit prendre à sa charge tous les frais de construction pour une bonne moitié du chemin, et s'engager pour l'autre moitié jusqu'à concurrence des trois quarts du coût, il ferait bien mieux de construire et exploiter lui-même toute la ligne, ce qui nous assurerait le bénéfice de prix de transport au prix de revient.

Mais on ne voit pas la nécessité de construire tout le chemin, du moins pour le moment. Parlant de la grande étendue de pays entre Québec et Winnipeg, sir Wilfrid Laurier nous a dit qu'il avait là-dessus des "Montagnes de renseignements", mais cela nous rappelle la montagne qui était une fois accouchée d'une souris. Il nous a dit aussi qu'un missionnaire jésuite avait donné, il y a deux cents ans, une description fort intéressante de cette région. Cette relation peut avoir son mérite, mais ce n'est pas là une base suffisante pour édifier un projet devant nous entraîner à une dépense de $118,000,000. Le temps viendra sans doute que notre population aura besoin, pour se développer, de tout le pays situé au nord de Québec et Ontario ; mais nous sommes encore loin de ce temps-là. La politique que nous devons suivre aujourd'hui, c'est de travailler pour le temps présent. Nos efforts doivent tendre à améliorer nos conditions, plutôt que de chercher à rayonner au loin sur une immense région que nous ne pouvons pas encore occuper. Si l'on envisage ainsi la situation—et c'est ainsi, croyons-nous, que tout homme raisonnable doit le faire—la proposition soumise par le leader de l'opposition de laisser pour le moment de côté la section Winnipeg-Moncton, et de prolonger l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne, et de là à Winnipeg puis vers l'ouest, nous paraît bien plus sage que le projet du gouvernement. On utiliserait ainsi la baie Georgienne et le lac Supérieur, qui sont les deux voies d'eau par

excellence pour le transport du grain de l'ouest. Nous nous trouverions aussi, de la sorte, avoir une seconde ligne entièrement terminée d'un océan à l'autre, qui ne nous aurait pas coûté beaucoup plus cher que ce que nous nous proposons de dépenser pour la section Moncton-Winnipeg, et nous aurions l'entière propriété d'une ligne traversant tout le Canada, ce qui nous offre le seul moyen de régler effectivement les taux de transport.

J'admets volontiers que l'Intercolonial a été mal géré par l'honorable gentleman. Cela ne fait pas doute, et nous avons entendu l'honorable député de Guysborough (M. Sinclair) nous parler de tout cela. Mais cependant, en dépit de cette mauvaise gestion, l'Intercolonial nous a donné l'année dernière un profit de $180,000, exception faite du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, où il y a eu un déficit de $72,160. Les dépenses, mises en regard des recettes, ont été assez élevées, car elles étaient de 99.02 ; mais si nous chargions une commission du soin de gérer une grande ligne transcontinentale qui nous appartiendrait en propre, ainsi que la chose se pratique en Australie, nous ne voyons pas pourquoi ce chemin de fer ne deviendrait pas une source de revenus pour le Canada. Nous avons plusieurs Canadiens qui ont fort bien réussi, à l'étranger, dans les chemins de fer. C'est un Canadien qui dirige l'un des principaux réseaux de chemin de fer de l'Afrique du Sud, et il y a aussi M. Tait, en Australie. Ici, au Canada, nous comptons plusieurs des nôtres qui sont fort bien versés en ces matières difficiles.

Je dois m'opposer fortement à ce qu'on abandonne à la compagnie la partie la plus rémunératrice du chemin, tandis que la partie la plus ingrate est laissée au pays. Je suis porté à croire, ainsi que l'a déjà exposé l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), que le gouvernement témoigne d'une hâte trop intempestive en poussant à la construction de la section de l'Est à travers une région encore jusqu'ici inexplorée et dont nous ne connaissons que fort peu de chose. Il est possible, et je l'espère de tout cœur, que certaines parties de cette région aient de la valeur pour l'agriculture, mais en attendant nous avons des milliers d'acres de terre qui n'ont jamais encore senti le soc de la charrue. Dirigeons donc le colonisation de ce côté, avant de songer à construire une autre ligne de chemin de fer dans cette région du nord. L'honorable député de Marquette (M. Wm. Roche) nous a fait voir avec force détails les points faibles du nouveau contrat. Il a surtout fait ressortir que le gouvernement se trouve dans l'impossibilité d'exercer son droit de créancier hypothécaire, bien qu'il avance pour ainsi dire tous les fonds nécessaires à la construction de cette section de l'Ouest. La compagnie peut se laisser arriérer de cinq ans avant qu'on puisse agir, et même après cela le gouvernement ne peut pas exercer son droit de confiscation, mais le chemin passe aux mains d'une commission qui l'exploite pour ainsi dire pour la Compagnie du Grand Tronc, et le lui remet aussitôt que certaines charges fixes auront été acquittées. Je suis persuadé que rien ne saurait empêcher le trafic de l'ouest de cette compagnie de se diriger vers des ports américains, et ce serait certainement là d'ailleurs dans les intérêts de la compagnie du Grand Tronc. L'honorable député de Bothwell (M. Clancy) a fait remarquer qu'il n'y avait qu'une différence de 18 milles dans la distance séparant Québec et Montréal de Portland. Comment donc empêcher le Grand-Tronc-Pacifique de transporter des produits canadiens de Québec à Portland ? Cette différence de 18 milles est insignifiante, à côté du long parcours pour arriver à Saint-Jean et aux autres ports maritimes du Canada, et tout ce que la compagnie s'est engagée à faire c'est d'accorder les mêmes taux par les ports canadiens que par les ports américains.

Je suis fortement opposé, M. l'Orateur, à ce projet, et mon devoir sera de voter contre la résolution soumise par l'honorable premier ministre. L'objet que nous nous proposons, nous, les conservateurs, c'est de rendre le Canada à la fois prospère, homogène et puissant, et je crois que nous pourrons y arriver bien mieux en nous rangeant de préférence à l'avis exprimé par l'honorable leader de l'opposition.

M. RALPH SMITH (Vancouver): M. l'Orateur, je n'ai pas eu l'occasion, à la dernière session, de dire ce que je pensais de cette question, et depuis, ce projet a été tellement retourné en tous sens, qu'il est extrêmement difficile de présenter maintenant du nouveau. Après avoir écouté, aussi attentivement que je l'ai pu, tout ce qui s'est dit là-dessus, je crois avoir pu discerner qu'alors que la plus grande union existe au sujet de ce projet parmi les partisans du gouvernement, il y a de grandes divergences parmi ces honorables députés de la gauche. Si je voulais, par exemple, suivre les arguments invoqués par l'honorable député qui vient de me précéder, je crois qu'il me serait aisé de prouver que, dans son for intérieur, il n'est pas aussi satisfait qu'il le dit de la résolution présentée par le leader de l'opposition. Dans une partie de son discours, il s'est certainement montré hostile à toute idée de construire une seconde ligne transcontinentale; il s'est aussi déclaré en faveur de la possession et de l'exploitation d'un chemin de fer transcontinental par l'Etat; enfin, dans une autre partie de son discours, il a laissé entendre qu'il serait disposé à appuyer le projet du gouvernement si les conditions lui pouvaient convenir. Pour ce qui est de la situation où se trouve le gouvernement, je crois qu'il est évident qu'il ne s'est rallié à ce projet qu'après y avoir mûrement réfléchi, et en être arrivé à la conclusion que le pays ne pouvait qu'en bénéficier. C'est pourquoi il est fermement résolu à le mettre à exécution. Il paraît y avoir presque complète unanimité dans la

Chambre sur la nécessité d'une seconde ligne transcontinentale, à l'exception peut-être d'un ou deux députés de la gauche. Si on en excepte, aussi, un ou deux députés, pas un seul membre de cette Chambre n'a présenté des arguments substantiels, pour s'opposer à la construction d'un second transcontinental.

Eh bien, M. l'Orateur, je le répète, j'ai suivi toute cette discussion d'aussi près que possible, et j'en suis arrivé à certaines conclusions. Ces conclusions, je me hâte de le dire, sont absolument indépendantes de toutes considérations ne se rapportant pas à l'intérêt du pays. Plus j'étudie ce sujet, et plus je suis d'avis que chaque membre de cette Chambre devrait avoir une opinion personnelle, quand il s'agit d'une entreprise si importante. En second lieu, chaque membre de cette Chambre devrait pouvoir connaître à fond les opinions qui ont cours dans le district électoral qu'il représente. Enfin, en troisième lieu, c'est le devoir de chaque membre de cette Chambre de se former une idée aussi nette que possible de l'opinion générale régnant dans le pays. L'opinion individuelle de chaque membre de cette Chambre doit être régie par l'opinion générale du public qu'il représente, et lasomme des opinions de tous les membres de cette Chambre devrait réfléter d'assez près l'opinion générale de tout le pays.

Avant d'en arriver à une conclusion sur ce sujet, je dois dire que je me suis laissé guider par les intérêts de la Colombie Britannique. J'ai cherché tout d'abord à savoir ce que pensaient de ce projet les habitants mêmes de mon district, puis ensuite ceux de toute la province où j'habite. J'ai mis à profit les vacances, entre les deux sessions, pour me livrer à cette enquête, et je crois pouvoir assurer que j'y ai réussi, et la conclusion à laquelle j'en suis arrivé doit avoir ici d'autant plus de poids que j'ai pris le soin de visiter d'un bout à l'autre le district électoral que je représente.

Eh bien, M. l'Orateur, je crois qu'il n'est que juste de faire remarquer que si j'ai pu découvrir que les gens de mon district ou de ma province ont certaines objections à formuler contre ce projet; si je me suis aperçu qu'ils considèrent qu'il faudrait introduire dans ce contrat d'autres dispositions afin de sauvegarder davantage les intérêts publics, c'est mon devoir de soumettre ces objections à cette Chambre, et je n'hésiterai pas une seule minute à le faire. Je dois donc dire que j'ai constaté que l'opinion était absolument unanime dans mon district au sujet de un ou deux oublis importants qui se sont glissés dans le contrat, et voici de quoi il s'agit. Les électeurs de la Colombie britannique considèrent que ce contrat devrait contenir une disposition statuant que les travaux seront commencés sur la côte du Pacifique. Il n'y a aucune clause à cet effet. Ils considèrent qu'une disposition de ce genre serait nécessaire, et je suis entièrement de leur avis. L'un des plus grands avantages que nous pourrions retirer de la construction d'un chemin de fer transcontinental, c'est le bénéfice découlant du trafic qui se fait sur les diverses sections, pendant la période des travaux. On devrait donc, selon moi, introduire dans ce contrat une disposition quelconque qui donnerait l'assurance à la Colombie britannique qu'on commencera les travaux de ce chemin de fer à son terminus ouest. La Chambre doit voir ici clairement où réside l'avantage d'une semblable disposition.

Cette stipulation aura pour effet de permettre la province de la Colombie Anglaise de fournir tout ce qui est nécessaire à la construction de ce chemin ; d'un autre côté, la certitude que cet ouvrage important commencera au littoral même du Pacifique pour se continuer à travers cette province, vers l'est, donnera un nouvel essor au commerce de cette dernière et favorisera les intérêts financiers des marchands de cette partie du pays. Je partage donc l'opinion de la population de la Colombie Anglaise, et le sentiment exprimé par ses hommes publics sur cette importante question.

Une autre matière dont la solution a vivement préoccupé la législature provinciale, depuis la dernière session du parlement canadien, a trait à la nécessité de modifier ce contrat de façon à bien définir la main-d'œuvre qui travaillera à la construction de cette voie dans la Colombie Anglaise. Il se trouve, peut-être, un nombre considérable de membres de cette Chambre qui n'apprécient pas l'importance ou la nécessité d'employer des moyens radicaux contre l'emploi de la main-d'œuvre chinoise ou japonaise dans cette province. Je sais par expérience que cette supposition que je viens de faire est certaine ; c'est pour cela que je vais soumettre à la considération de la Chambre l'objection que l'on soulève dans la Colombie Anglaise contre le contrat qui nous occupe Je crois sincèrement qu'une stipulation comme celle que je viens d'indiquer, est devenue une véritable nécessité. Je dois, cependant, tenir compte de la précaution que le gouvernement a prise déjà relativement à cette question. L'honorable ministre de la Justice (M. Fitzpatrick), qui devait s'occuper du projet de loi concernant la commission des chemins de fer, l'an dernier, a inscrit dans ce bill une disposition relative à l'application du principe concernant les salaires raisonnables. Cela signifierait que si la main-d'œuvre orientale travaillait à la construction de la section de ce chemin, qui passe par la Colombie Anglaise, les entrepreneurs chargés de l'exécution de ces travaux, devront payer à tous les ouvriers, même aux Orientaux, le salaire généralement accordé dans cette province à la classe ouvrière. Il est également juste de rappeler que le gouvernement, peut-être en prévision de cette grande entreprise, a présenté, à la dernière session, une mesure prohibant l'importation de la main-d'œuvre chinoise ou japonaise. Je puis déclarer que

cette législation a été absolument efficace, puisque le gouvernement n'a pas retiré un dollar de cette immigration orientale, depuis que la loi de 1903 a été mise en vigueur dans la Colombie Anglaise. Je ne crois donc pas que le sentiment de cette province sur cette matière soit fortement opposé au gouvernement actuel.

Mais je voudrais présenter cette question, en me plaçant à un autre point de vue. Par la construction de cette voie ferrée à travers le Canada, nous attirerons ici un grand nombre de colons qui pourront, vu l'insuffisance de notre main-d'œuvre dans un ouvrage semblable, travailler à l'exécution de cette entreprise. Depuis quelque temps, le gouvernement applique cet article de son programme politique, qui consiste à dépenser de fortes sommes d'argent pour attirer des colons cultivateurs au Nord-Ouest. Jamais, à mon avis, occasion plus favorable ne s'est présentée d'encourager l'immigration au Canada des habitants de la Grande-Bretagne, que celle qui nous est fournie par la construction de ce chemin de fer; jamais encore nous n'avons eu une chance semblable de faire venir ici une classe recommandable de sujets britanniques qui deviendront citoyens canadiens, s'établiront dans cette région immense que développera l'exploitation de cette grande voie ferrée. Voilà pourquoi je vais appuyer la proposition de l'honorable premier ministre. Je ne crois pas qu'on se trouve en face des difficultés résultant de l'emploi de la main-d'œuvre orientale, que les membres de la gauche entrevoient. Ils sont naturellement dans l'appréhension, après la leçon qu'ils ont apprise comme résultat de leur politique sur cette question. Le parti conservateur, en effet, s'est efforcé d'amener à la Colombie Anglaise des milliers de Chinois pour travailler à la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique. Il ne tient plus à se trouver en face des difficultés que nous crérait une seconde invasion de la Colombie Anglaise, qui nous a amené cette classe d'hommes peu désirable. On allait jusqu'à San Francisco chercher des ouvrier chinois ou japonais, et cela par milliers. Il n'existait alors dans notre législation aucune disposition restreignant l'importation de ces individus, aucune échelle de salaires raisonnables, rien enfin qui aurait pu avoir pour résultat de mettre un frein à cet excès. Aussi nous avons été envahis par les Orientaux jusqu'à ces dernières années, et cette immigration en masse aurait continué à nous déborder, n'eussent été les mesures que le gouvernement a prises pour la faire cesser.

M. l'Orateur, il est très important pour un représentant de la Colombie Anglaise de connaître au juste ce que le peuple de cette province pense de cette politique de chemin de fer. Je comprends que, dans des questions abstraites, on peut se former une opinion ; mais à la demande de ses électeurs, un député peut légitimement appuyer une proposition que, dans son esprit, il n'approuve point. Je n'ai pas l'intention de laisser entendre que je me trouve placé dans cette alternative. Je dirai plutôt que, après une étude sérieuse de cette question, j'ai consulté mes électeurs pour connaître leur opinion; j'ai saisi l'occasion de connaître le sentiment du peuple de ma province sur cette matière importante que nous discutons maintenant, et à la suite de cette consultation, j'ai résolu d'appuyer le projet du gouvernement, parce que je crois à son opportunité, parce que je suis convaincu que mon attitude sera approuvée par la population de la Colombie Anglaise en général. Je mets au défi n'importe quel membre de cette Chambre de me citer la moindre protestation partie de cette province contre ce projet, excepté, toutefois en ce qui se rapporte aux deux points que j'ai mentionnés. J'ai entre les mains des preuves de ce que j'avance. Elles me sont fournies non par des amis du parti libéral, mais par les journaux conservateurs de la Colombie Anglaise. A la dernière session, lors de la discussion sur cette question, mon ami, M. Riley, de Victoria, recevait tous les jours des masses de télégrammes et de lettres de la part des conservateurs de la Colombie Anglaise, lui demandant d'appuyer ce projet d'un chemin de fer à travers le continent. Voici un télégramme signé par M. Helmcken, président de l'Association conservatrice de la capitale de cette province :

Victoria, C.-A., le 19 août 1903.

George Riley, M.P.,
Ottawa.

Projet du transcontinental hautement approuvé. Soutenez-le.

H. DALLAS HELMCKEN.

A mon avis, M. l'Orateur, aucun membre de cette Chambre ne peut prendre une attitude plus digne qu'en appuyant un projet national quand il a raison de croire qu'il est en communauté d'opinion avec la population qu'il représente. Je vais examiner ce projet d'un gouvernement libéral à la lumière de l'opinion des deux principaux journaux conservateurs de la côte du Pacifique. Les extraits que je vais lire se rapportent spécialement à la question telle que discutée à la dernière session. Le "Daily Colonist," le principal organe conservateur de Victoria,le 5 janvier 1904, publiait ce qui suit dans un article de fond :

Bien que le gouvernement ait fait adopter par le parlement son projet du Grand-Tronc-Pacifique, il semble que cette entreprise soit l'objet d'attaques ouvertes ou cachées. Sans doute, on peut invoquer nombre de raisons contre l'extension de ce chemin jusqu'à Moncton, et il est presque impossible de ne pas croire que la raison du choix de cette route est basée plutôt sur des motifs politiques que sur de considérations d'ordre commercial. Il est à peu près également certain que cette opposition qui se manifeste de temps à autre, dans les journaux, est le fait des promoteurs d'un projet antérieur qui voient dans la construction du Grand-Tronc-Pacifique un obstacle sérieux à la réalisation de leurs espérances, et qui sont convaincus que, dans ce cas, ils ne pourront plus compter sur l'aide des gouvernements fé-

déral et provinciaux. On doit, cependant, éprouver une certaine satisfaction en entendant M. Hays, le gérant général du Grand Tronc, affirmer positivement que l'entreprise sera exécutée et que les travaux de construction commenceront bientôt. On s'est fortement ému, en certains quartiers, de ce que la compagnie n'a pas exactement rempli les conditions de son engagement, lorsqu'elle a fait le dépôt requis de $5,000,000 en actions privilégiées garanties du Grand Tronc, lui-même, au lieu de le faire en valeurs impériales ou fédérales. Quant à nous, nous dirons que, s'il fallait exiger un dépôt la forme choisie par la compagnie est parfaitement satisfaisante, et que, s'il est nécessaire que le parlement approuve cette modification, cette approbation devra être donnée. Non seulement ces actions sont une bonne garantie, mais le fait que ce dépôt n'a pas été retardé, loin de là, prouve surabondamment que la Compagnie du Grand Tronc est au fond de cette entreprise. Que l'on se procure l'argent pour construire cette ligne jusqu'au littoral du Pacifique, cela ne fait pas de doute après les déclarations d'hommes de l'habileté de M. Clouston, gérant-général de la banque de Montréal. A notre avis, nous devons, nous de la Colombie Anglaise —

Je demande aux membres de la gauche de prêter attention à ces déclarations de ce journal conservateur important :

A notre avis, nous devons, nous, habitants de la Colombie Anglaise, car il y va de notre intérêt, éviter de dire ou de faire quoi que ce soit qui pourrait être un obstacle à l'exécution de cette grande entreprise. Il nous semble tout à fait extraordinaire que des personnes qui, il y a deux ans, voulaient imposer à notre province un fardeau représenté par des millions de dollars, par l'abandon de millions et de millions d'acres de terre, pour en faire cadeau aux promoteurs d'un chemin de fer se prolongeant jusqu'au littoral du Pacifique, essaient maintenant de combattre un projet dont l'exécution nous procurera la ligne désirée, projet qui se trouve sous les auspices d'une des plus grandes compagnies de transport du Canada, et dont l'exécution ne coûtera pas un dollar, par un seul acre de terre à la Colombie Anglaise.

Le " News-Advertiser " est le principal organe conservateur de la terre ferme, et je vais citer son opinion. Je ne vois rien de plus intéressant, de plus certain pour un membre du parlement qui veut se former une opinion sur cette importante question, que de savoir que les deux partis politiques de sa province sont prêts à appuyer le projet actuellement soumis à la Chambre. Le " News-Advertiser," le 9 mars 1904, publiait ce qui suit :

Une occasion aussi favorable que celle que nous présente, aujourd'hui, le gouvernement par son offre, ne se représentera plus probablement. En effet, la seule objection que nous ayons à faire à l'offre du gouvernement, provient du doute où nous nous trouvons de savoir si le développement rapide de l'ouest du Canada ne suffira pas seul, par les espérances qu'il donne d'un trafic abondant, à encourager les capitalistes à construire des chemins de fer afin d'avoir leur part de ce commerce de transport qui, actuellement, constitue un monopole sous la haute main de notre première voie ferrée transcontinentale. Il est certain que si nous repoussons cette offre aujourd'hui, elle ne nous sera jamais faite à l'avenir.

Qu'on me permette de lire un extrait du " Colonist," de Victoria, numéro du 10 mars dernier :

Le parlement fédéral se réunit aujourd'hui, et l'une des questions les plus importantes qui occuperont son attention au cours de cette session, sera la ratification du contrat modifié entre le gouvernement et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. On ne peut douter raisonnablement que cette mesure soit adoptée, ce qui permettra à la compagnie de commencer les travaux préliminaires au cours de la prochaine saison. Il y a quelqpes jours, nous discutions les détails des amendements proposés à cette convention ; il n'est donc pas nécessaire de revenir sur ce sujet. Ce qu'il importe surtout à la Colombie Anglaise se rattache à l'amendement par lequel le gouvernement, au lieu de limiter à $30,000 par mille sa garantie des actions pour la construction de la section des montagnes, se trouvera autorisé à garantir 75 pour 100 du coût de cette section. On ne saurait porter à un chiffre trop élevé les revenus que la Colombie Anglaise retirera de la colonisation de la partie nord de notre province. Que l'exécution de ce projet soit désirable, cela est démontré par l'action de notre législature provinciale qui, il y a trois ans, a voté des subventions représentant des millions de dollars pour aider une entreprise semblable. Grand nombre de personnes ont exprimé des doutes quant à la possibilité, pour la province, d'assumer une obligation semblable, vu l'état où se trouvaient ces finances ; elles ont prétendu qu'une telle entreprise était réellement nationale, c'est-à-dire qu'elle intéressait tout le Canada et non pas seulement la province de la Colombie Anglaise ; par conséquent, si elle devait recevoir de l'aide, c'était au gouvernement fédéral à agir. Grâce au contrat fait avec le Grand-Tronc-Pacifique, cette fin sera atteinte sans qu'il en coûte un dollar, un seul acre de terre à notre province. D'autre part, la population de l'est du Canada ne peut raisonnablement s'opposer à ce projet. Cette aide venant de toutes les parties du Canada, il s'ensuit que la Colombie Anglaise contribuera sa part au paiement du coût de construction de cette voie ferrée ; cette part, disons-le en passant, est plus forte par tête de la population que celle des autres provinces.

J'ai cru, M. l'Orateur, qu'en exposant à la Chambre mon avis sur cette question importante, je devais faire connaître l'opinion des journaux conservateurs et celle de la population de la Colombie Anglaise. Aussi, en appuyant le projet du gouvernement, je suis parfaitement convaincu que je vote en faveur d'une mesure que le peuple approuvera lorsque, avec mes collègues de la Colombie Anglaise, je me présenterai devant lui à l'heure des élections générales.

L'amendement proposé par le leader de l'opposition se résume, pour le plus grande partie des membres de la gauche, au principe de la nationalisation des chemins de fer et de leur exploitation par l'Etat. A mon avis, il existe dans le pays un fort courant d'opinion en faveur de ce principe, et j'espère que, lorsque les ministres étudieront tous les détails du projet qu'ils nous ont présenté, ils prendront cette question en

sérieuse considération. Ce projet que nous délibérons montre clairement que le gouvernement a tenu compte du sentiment qui existe dans le pays à propos de la nationalisation des services publics. Le fait seul d'avoir gardé la propriété de la section qui s'étend de l'Atlantique à Winnipeg, est une preuve que le gouvernement reconnaît ce principe dont je viens de parler. Et s'il faut une autre preuve de ce que j'avance, je la trouve dans cette stipulation qu'on trouve dans le contrat et qui permet au gouvernement de régler les prix de transport, ce qui n'a été fait au Canada.

Je voudrais, M. l'Orateur, exprimer franchement mon opinion sur cette question de la nationalisation des grandes industries publiques. A mon avis, les membres de l'opposition qui ont pris une attitude tranchée en faveur de la nationalisation des chemins de fer et de leur exploitation par l'Etat, ont cru trouver ce principe dans l'amendement de l'honorable leader de l'opposition. Je ne crois pas qu'ils l'aient tiré de l'amendement lui-même. Je ne trouve dans le discours que l'honorable chef de la gauche a prononcé au commencement de ce débat, ou dans l'amendement qu'il a proposé, rien qui indique que les membres de l'opposition soient prêts à assumer la responsabilité d'appliquer ce système qui semble causer de l'épouvante dans certains milieux. Pour ma part, je crois à ce principe, mais je suis convaincu aussi qu'on peut l'appliquer d'une manière raisonnable ou d'une façon préjudiciable au pays. Je pense qu'il y a deux manières, l'une bonne et l'autre mauvaise, de faire l'instruction du peuple sur ce point. Si je faisais partie d'un gouvernement et si je devais élaborer un projet national comme celui-ci, je voudrais connaître exactement le sentiment de notre population sur un principe qu'on n'a jamais réellement appliqué dans ce pays. Eh bien ! M. l'Orateur, s'il faut prendre au sérieux les discours de certains membres de la gauche, on doit s'étonner de constater comme ils ont subitement abandonné une politique qui a accordé d'immenses privilèges aux compagnies de chemin de fer de ce pays, sans conserver au gouvernement le moindre droit de gouverner ces compagnies, qui a eu pour principe de subventionner et d'aider d'une manière extravagante, une compagnie de chemin de fer dans la construction d'une voie ferrée transcontinentale qui échappe entièrement à la domination du gouvernement. Ces députés ont cessé du jour au lendemain d'être les partisans d'une politique qui accordait des subventions abondantes aux compagnies de chemin de fer, pour devenir les champions de la nationalisation des voies ferrées et de leur exploitation par l'Etat. Mais celui qui ne peut obtenir la haute main sur les chemins de fer, ne peut les posséder ni les exploiter. Le parti politique qui a démontré—et son histoire en fait foi—qu'il n'a jamais voulu sérieusement

réglementer l'exploitation des voies ferrées en faveur du peuple, ne peut nous porter à croire que, s'il revenait au pouvoir, il appliquerait un principe tout à fait opposé, celui de la nationalisation des chemins de fer et de leur exploitation par l'Etat. En politique comme en toute chose, le peuple ne tient pas à connaître ce que l'on dit, mais bien ce que l'on fait réellement. Le public, en se formant une idée de ce que feraient les membres de la gauche, s'ils étaient au timon des affaires, examinera ce qu'ils ont fait dans le passé relativement à ce principe. Il formera son jugement sur ce qu'ils se proposent de faire, non pas d'après l'amendement théorique qu'ils présentent alors qu'ils n'ont pas la responsabilité d'appliquer leurs théories, mais d'après la manière dont ils ont agi quant à ces questions, lorsqu'ils étaient au pouvoir.

Quel est le sentiment public sur la question de la nationalisation des chemins de fer ? Je crois à l'exploitation par les municipalités des services publics locaux ; à l'exploitation publique des services provincaux. Je suis convaincu que le gouvernement actuel, avant de prendre une décision sur cette question, devant tenir compte dese gouvernements provinciaux et de ce que ces derniers ont fait relativement à des entreprises de ce genre. Comment savoir si le peuple approuvera le principe de la nationalisation des chemins de fer? Pouvons-nous en arriver à une conclusion, grâce à une théorie que nous nous serions formée dans notre esprit? Essaierons-nous d'appliquer un principe aussi important, sans connaître parfaitement l'opinion du peuple, sans avoir l'assurance que ce dernier nous approuvera? Il n'y a, à mon avis, qu'un seul moyen pour le gouvernement de résoudre cette question, de connaître le sentiment du peuple sur ce point. Il y a beaucoup de municipalités dans le Dominion. Elles contiennent une étendue de territoire désignée ; elles jouissent dans les limites de ce territoire d'autant de privilèges que ce parlement dans les limites du pays. Il existe aussi un certain nombre de législatures provinciales ayant les mêmes pouvoirs relatifs. Si je voulais connaître l'opinion du peuple de ce pays sur le principe de la nationalisation des industries publiques, je m'efforcerais de découvrir combien il y a de voies ferrées muncipales possédées et exploitées par les municipalités, et combien de voies ferrées provinciales se trouvent dans le même cas, vis-à-vis les provinces. Et si, comme je le crois, je puis démontrer qu'il n'y a pas dans tout le Canada plus de deux ou trois municipalités qui possèdent et exploitent réellement leurs propres lignes de tramways, par quel raisonnement pourrais-je en arriver à la conclusion que le peuple veut construire et exploiter lui-même un chemin de fer national? Si je constate de plus que pas une seule province ne possède, ou n'exploite les chemins de fer qui s'y trouvent, comment pourrais-je en arriver à la conclusion dont je viens de parler? Je considère

que cet argument est irréfutable. Le véritable moyen de constater si la population de ce pays approuvera la politique du gouvernement, serait de savoir exactement ce que le peuple fait, aujourd'hui, à propos d'entreprises semblables au sujet desquelles il jouit de grands pouvoirs qu'il pourrait exercer dans le sens de la législation qu'on nous demande d'adopter. Quant à moi, je crois que le gouvernement a adopté dans le projet soumis à la Chambre, le principe de la nationalisation, dans une mesure plus large que celle fixée par n'importe quelle municipalité, n'importe quelle province du Dominion. Je ne crois pas qu'on trouve une seule municipalité qui applique le principe de la nationalisation des chemins de fer, à l'exception de Port-Arthur qui exploite neuf milles de chemin de fer, propriété de l'Etat, et de Nelson qui en exploite quelques milles dans les mêmes conditions. Je suis convaincu qu'il n'y aura pas au Canada un seul chemin de fer possédé et exploité par l'Etat, tant que le peuple, en exerçant ses pouvoirs municipaux et provinciaux, n'appliquera pas ce principe de la nationalisation. Jusqu'alors comment ses représentants au parlement fédéral pourraient-ils avoir raison de croire qu'il est en faveur de l'application de ce système lorsqu'il s'agit des entreprises publiques nationales? Ce qu'il fait dans les affaires municipales ou provinciales, indique clairement ce qu'il attend de nous en notre qualité de membres de ce parlement.

En Angleterre, le gouvernement ne possède pas un seul pied de chemin de fer, mais les municipalités ont le système le plus parfait de la possession par elles des entreprises publiques municipales. Dans la mère patrie, lorsqu'il s'agit de cette question, on commence par le commencement ; on met la charrue derrière les bœufs et l'on accomplit les petites choses avant de s'attaquer aux grandes. On a inauguré ce système à Glasgow, Liverpool et Birmingham, et cette expérience commencée sur une petite échelle, prendra bientôt des proportions plus grandes, car le public se prononcera en faveur du principe de la nationalisation des grandes entreprises publiques. Voilà, à mon avis, l'exemple que nous devrions suivre, qui devrait guider nos ministres vers la solution de cette question importante. D'abord, le gouvernement devrait réglementer ces entreprises et, ainsi que je l'ai déjà dit, le parti politique qui, au Canada, a refusé de réglementer les corporations, de les forcer à remplir leurs devoirs, n'est pas en état de posséder et d'exploiter lui-même un réseau de chemin de fer. Quel est le parti politique dans ce pays qui a, le premier, mis sous la haute main du gouvernement les compagnies de chemin de fer?

Je puis, il me semble, démontrer facilement que le parti libéral en 1897, lors de la discussion sur la charte demandée par le Canadien du Pacifique pour la construction du chemin de fer du pas du Nid-de-Corbeau, a, le premier, insisté sur l'application du principe de la réglementation des voies ferrées par le gouvernement. En 1885, un certain nombre de propriétaires de mines se sont adressés au parlement pour en obtenir une charte leur permettant de construire un chemin de fer au Nord-Ouest. Le gouvernement conservateur d'alors leur accorda de fortes subventions en argent et en terres. La raison invoquée pour cela, c'était que le gouvernement voulait fournir aux colons de notre vaste Nord-Ouest le combustible à bon marché. En 1889, la même compagnie s'adresse derechef au parlement pour lui demander de nouveaux secours et l'on augmenta le montant des subventions déjà accordées. C'est alors que l'un des députés libéraux du temps, aujourd'hui l'honorable sénateur Watson, présenta un amendement à l'effet de donner au gouvernement le pouvoir de régler le tarif de transport de cette compagnie, afin de permettre aux colons d'acheter le charbon à meilleur marché. Mais quelle fut, dans cette circonstance, l'attitude du parti conservateur ? Je pourrais citer, les " Débats " en mains, la déclaration de l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) qui disait que l'application du principe contenu dans cet amendement constituerait une restriction, une servitude déraisonnable imposée à la compagnie. En 1897, la question revînt devant la Chambre lorsque le Canadien du Pacifique demanda une charte pour la construction du chemin de fer du pas du Nid-de-Corbeau. Le parti libéral accorda à cette compagnie une subvention énorme, soit $3,600,000 argent comptant, mais à la condition que le gouvernement règlementerait le droit de circulation et les taux de transport. Le seul embranchement du Canadien du Pacifique dans l'ouest, qui se trouve soumis à cette règlementation, est celui qui a été construit en vertu de cette charte. Ces règlements furent si efficaces que la population du district de Kootenay, c'est-à-dire les consommateurs des produits de la compagnie des houillères du Nid-de-Corbeau, ont épargné, dans l'espace de trois ans, un montant égal à celui de la subvention.

Qu'on me permette de rappeler ce qui est arrivé. Les conservateurs de la Colombie Anglaise ont cédé à des particuliers et à des membres du gouvernement du temps les riches champs houillers du pas du Nid-de-Corbeau; lorsque le Canadien du Pacifique acquit la charte du chemin de fer du Sud de la Colombie Anglaise et s'adressa aux ministres actuels pour obtenir de plus grands privilèges, les membres du gouvernement se sont appropriés, dans l'intérêt du peuple, 50,000 acres de ces terrains houillers donnés par les conservateurs de la Colombie Anglaise. En lui accordant cette charte, ils exigèrent de la compagnie qu'elle remît 50,000 acres de ces terrains dont l'exploitation a démontré la richesse. Mais le gouvernement actuel alla plus loin encore. Il exigea de la compagnie qu'elle vendît $2.00 la tonne la houille prise

aux wagons mêmes du chemin de fer. Je suis opposé à l'octroi de subventions en argent sonnant et en terres, si l'on n'exige pas une garantie afin que le public retire des bénéfices de ces subventions. Une subvention en argent sonnant devrait constituer un placement à l'avantage du peuple, et si le gouvernement l'accorde, sans appliquer les moyens qui peuvent procurer cette fin, il se dessaisit de cet argent bien à tort, à mon avis. Quels résultats avons-nous obtenus dans le cas que je viens de rappeler ? La moyenne de la production des houillères du pas du Nid-de-Corbeau a été de 2,000 tonnes par jour. Le prix du charbon à la houillère de l'île de Vancouver, est de $4.00 la tonne. Nous avons donc la différence entre $2.00 et $4.00. Si l'on n'avait pas exigé cette règlementation, la Compagnie du pas du Nid-de-Corbeau aurait vendu la houille $4.00 la tonne; mais, grâce à la condition imposée par le parti libéral en 1897, elle est obligée de n'exiger que $2.00 par tonne de charbon livrée aux stations de ce chemin de fer. $2.00 par tonne pour 2,000 tonnes en comptant 320 jours par année, durant trois ans, représentent pour les consommateurs du district de Kootenay un montant bien plus considérable que celui de la subvention énorme accordée par le gouvernement. Voilà ce que j'appelle une sage législation. On peut s'opposer à certaines subventions, mais si l'on prend les moyens de les rendre sous une autre forme,—avantageuses au pays,—les membres de la Chambre devront comprendre qu'après tout, les deniers publics ont été sagement dépensés. On a continué l'application de ce principe de la réglementation, et le parti libéral semble avoir inauguré l'exercice de cette autorité que le gouvernement doit avoir sur ces compagnies. Il a consacré ce principe en 1897, relativement au projet dont j'ai parlé; il a appliqué, dans une large mesure, le principe de la nationalisation des voies ferrées, par la construction et la possession de cette section du nouveau chemin de fer qui traverse la moitié du continent et par une réglementation avantageuse au peuple encore plus sévère que celle à laquelle sont déjà soumises les autres chemins de fer du Canada. Depuis la confédération, jamais gouvernement n'a soumis de mesure contenant une disposition semblable quant à la réglementation des voies ferrées.

Pour toutes ces raisons, je suis heureux d'appuyer ce projet, et je suis convaincu que le peuple de ce pays fera comme moi. On trouve dans cette proposition des garanties et des règlements qui nous assurent un revenu satisfaisant du placement fait par le peuple du Canada. Si le sentiment public va, ainsi que l'espèrent certains députés, jusqu'à demander que le gouvernement possède et exploite les chemins de fer, on trouvera dans cette loi des dispositions qui nous permettront de prendre à notre charge cette voie ferrée à travers le continent, même contre la volonté du Grand-Tronc-Pacifique. Le peuple canadien approuvera cette attitude et l'application de ce principe qui a fini par percer après des évolutions successives. Les libéraux, en 1897, ont constaté la folie qu'il y avait d'accorder des subventions, sans se réserver aucun pouvoir sur les compagnies de chemins de fer ; ils ont présenté un projet de loi accordant au gouvernement la haute-main sur ces chemins de fer, ce qui nous procurera un grand nombre des avantages qu'on retirerait de la construction et de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat. Cette politique nous fournira, en même temps, l'occasion d'acquérir ce chemin à travers le continent, lorsque le peuple jugera qu'il est de son intérêt de prendre à sa charge cette voie ferrée. Lorsque les membres de la gauche condamnent et combattent les conditions insérées dans cette charte par le parti qui a adopté le principe de la règlementation des chemins de fer par l'Etat, ils devront se rappeler le traité qu'ils ont conclu avec la Compagnie Canadien du Pacifique. Personne ne conteste l'importance de cette voie ferrée dans l'ouest, ni la manière habile avec laquelle on l'administre au point de vue des affaires, mais je dis que, contrairement à ce qui se produit, aujourd'hui, relativement à ce projet de chemin de fer à travers le continent, on ne peut trouver dans sa charte une seule disposition accordant au gouvernement la moindre autorité quant à l'exploitation de cette ligne. Lorsque des gens qui ont toujours eu pour politique d'appuyer le principe des subcentions considérables aux chemins de fer, sans exiger que les compagnies intéressées fussent soumises à une règlementation quelconque de la part du gouvernement, se présentent devant la Chambre pour lui proposer d'adopter le principe difficile à appliquer de la possession et de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat, sans avoir appris à règlementer ces voies ferrées, je puis dire avec certitude que le peuple les jugera d'après leurs actes, non pas d'après leurs discours.

M. DAVID HENDERSON (Halton) : M. l'Orateur, l'honorable député de Nanaïmo (M. Ralph Smith) a déclaré, si je l'ai bien compris, qu'après avoir suivi attentivement la discussion, soit ici, soit en dehors de la Chambre, je ne suis pas certain, mais je crois plutôt que c'est la dernière supposition qui est vraie, il ne pouvait comprendre quelle était l'attitude de la gauche sur cette question. L'honorable député a discuté cette matière en se plaçant à un point de vue indépendant, affirme-t-il. Il a parlé de toute sorte de choses, excepté de ce qui se rapporte à la construction du Grand-Tronc-Pacifique. Il nous a parlé de l'immigration chinoise, de la construction du chemin de fer du pas du Nid-de-Corbeau, mais, M. l'Orateur, à mon avis, s'il perdait son latin à rechercher quelle était notre politique sur cette question, je puis vous dire que je suis encore plus embarrassé de découvrir quelle est son attitude dans ce débat. Je suis convaincu, toutefois,

que lorsqu'on demandera à la Chambre de voter, l'honorable député ne sera pas en peine d'agir. En dépit des déclarations d'indépendance politique qui sont tombées de sa bouche, ce soir, on le verra certainement voter avec le gouvernement en faveur de cette voie ferrée qui coûtera énormément cher, dont la construction sera retardée le plus longtemps possible, et qui imposera le tarif de transport le plus élevé à la population de l'ouest du Canada.

Le nom du Grand Tronc a été, depuis au delà d'un demi-siècle, bien familier aux vieilles provinces d'Ontario et de Québec. Ce chemin est peut-être la plus ancienne voie ferrée du pays, surtout pour la province d'Ontario, et il est certain que la population d'Ontario et de Québec doit beaucoup au Grand Tronc. C'est grâce à ce chemin de fer que ces provinces se sont développées.

Comme nous le savons tous, la construction du Pacifique Canadien est de date plus récente. Dans tout l'ouest d'Ontario nous avons des lignes de chemins de fer se raccordant au Grand Tronc. Ces embranchements se dirigent dans toutes les directions et, à mon sens, les provinces d'Ontario et de Québec doivent beaucoup au Grand Tronc pour l'aide qu'il leur a donnée dans leur développement. Il était donc bien naturel, vu qu'elle avait prolongé tout son réseau dans les anciennes provinces, que cette compagnie désirât pénétrer dans les régions qui se développent maintenant, et s'assurer d'une partie du trafic toujours croissant de notre vaste Nord-Ouest. Oui, cette perspective devait engager les hommes de l'expérience du président et du gérant-général du Grand Tronc à prolonger le réseau de leur chemin, et je dois avouer que je me prends à douter si le gouvernement actuel a traité cette compagnie avec les égards qu'elle mérite. Je partage l'opinion de sir Charles Rivers-Wilson quand il a dit, dans son discours aux actionnaires du Grand Tronc le 8 mars dernier :

Laissez-moi vous rappeler les raisons qui ont engagé les directeurs à prendre part à cette importante entreprise. L'histoire du Grand Tronc démontre qu'il a grandi et prospéré en même temps que prospérait le Canada. Elle fait voir combien la compagnie a elle-même contribué largement au développement de ce pays, et comment elle a été l'un des instruments principaux de la confédération des provinces qui composent aujourd'hui ce vaste Dominion. Ce qu'il a été dans le passé, il devra l'être à l'avenir, et comme le Canada continue à se développer, il devient absolument nécessaire pour le Grand Tronc de faire face aux circonstances où il se trouve et de ne pas négliger l'occasion d'obtenir une part de cette prospérité toujours croissante.

Je dis que des hommes de la valeur de sir Charles Rivers-Wilson et de M. Hays devaient naturellement désirer prolonger leur réseau de chemin de fer, et j'affirme qu'à mon avis, la compagnie avait le droit d'être traitée avec plus de considération de la part du gouvernement. Remontons à l'origine de ce projet. Nous trouvons dans le numéro du 10 janvier 1903, de la " Gazette du Canada " un avis donné par le Grand Tronc de son intention de demander une charte au gouvernement, à l'effet de construire et exploiter :

Une ou des lignes de chemin de fer d'un point quelconque à un près de Gravenhurst ou North-Bay, dans la province d'Ontario, se dirigeant de là vers le nord-ouest et l'ouest à travers les provinces, districts, territoires d'Ontario, Keewatin, Manitoba, Saskatchewan, Alberta, Athabaska et Colombie Anglaise, ou tout autre province, district ou territoire du Canada, jusqu'au littoral du Pacifique, etc., avec pouvoir de construire et d'outiller des embranchements se dirigeant vers Winnipeg, Régina et autres points.

Voilà, M. l'Orateur, une demande bien modeste et qu'on aurait dû laisser telle quelle. Le gouvernement a l'habitude d'accorder n'importe quelle charte pour la construction ou l'extention d'un chemin de fer dans ce pays. Il est bien rare, en vérité, qu'on voie un gouvernement soulever une forte opposition à une demande semblable, du moment qu'il croit que les promoteurs de l'entreprise sont prêts à l'exécuter.

Le premier mars 1903, la compagnie présenta à la Chambre un projet de loi :

Portant construction et exploitation d'un chemin de fer d'une largeur de voie de 4 pieds 8½ pouces, partant d'un point de la ville de Québec ou près de cette ville et atteignant un point de Gravenhurst ou de North-Bay ou près de ces endroits dans la province d'Ontario ; de là, dans une direction nord-ouest et ouest, passant au nord du lac Nipigon et se rendant à un point de la ville de Winnipeg ou près de cette ville.

Inutile de vous dire M. l'Orateur, que ce n'est pas là ce que la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique désirait. Cette disposition n'est nullement d'accord avec l'avis qu'elle a inscrit à la " Gazette du Canada " et le gouvernement lui a virtuellement imposé ce projet. Si je fais allusion à ce fait, c'est que les députés de la droite n'ont pas hésité à déclarer que l'opposition dont s'est plaint le président de la Compagnie du Grand Tronc à l'assemblée des actionnaires à Londres, c'est l'opposition même soulevée par la Chambre. Toutefois, de la lecture du discours de sir Charles Rivers-Wilson l'impression se dégage que l'opposition à laquelle il fait allusion a été soulevée, non pas par le parlement canadien, mais bien par le gouvernement lui-même. Eh ! bien, force fut bien au gouvernement de faire modifier cette charte, lorsque le comité des chemins de fer en fut saisi ; et sur la proposition des députés ministériels, proposition sanctionnée par le gouvernement, on fit subir à la charte un amendement portant construction de ce chemin de fer :

D'un point de la ville de Moncton ou près de cette ville, dans la province du Nouveau-Brunswick, à travers la partie centrale de cette province, et à travers la province de Québec jusqu'à un point de la ville de Québec ou près de cette ville ; de là dans une direction nord-ouest

et ouest ; jusqu'à un point de la ligne frontière entre la province de Québec et celle d'Ontario, dans un rayon de cinquante milles du lac Abitibi ; de là, dans une direction nord-ouest, passant au nord du lac Nipigon, dans la province d'Ontario, jusqu'à un point de la ville de Winnipeg ou près de cette ville.

Voilà un projet qui diffère entièrement de celui proposé par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique au début, et qu'elle voulait mettre à exécution. Je le répète le président de la Compagnie du Grand Tronc s'est plaint, à bon droit, de l'opposition soulevée contre le projet que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique désirait mettre à exécution. Au lieu d'autoriser la compagnie à construire un chemin de fer, de North-Bay et de là au littoral du Pacifique, le gouvernement lui a imposé de nouvelles conditions que les initiateurs de chemins de fer n'avaient jamais étudiées, et sir Charles Rivers-Wilson se plaint, à bon droit, de la chose.

Voici ce qu'il dit dans son discours aux actionnaires :

Ayant acquis la conviction que, dans les plus chers intérêts de la compagnie, il était d'urgence d'adopter, à brève échéance, quelque mesure dans le sens que j'ai indiqué, nous nous employâmes à faire présenter un projet de loi au parlement canadien.

—Nous nous employâmes à faire présenter au parlement canadien, un projet de loi en autorisation d'une charte tendant à la reconnaissance civile d'une compagnie dotée d'une organisation indépendante, mais en relations intimes avec la Compagnie du Grand Tronc et sous sa direction, dans le but de construire une ligne de chemin de fer d'un point de raccordement avec le réseau du Grand Tronc, traversant les territoires les plus fertiles du Nord-Ouest et ayant son terminus à un port sur la côte du Pacifique.

Convaincu qu'un projet de cette nature s'imposerait à l'approbation du gouvernement et du parlement du Canada, et rallierait leur appui si généreusement accordé à d'autres entreprises de chemins de fer, j'osai suggérer aux actionnaires, lorsque je leur adressai la parole au mois d'avril de l'année dernière, qu'il y avait lieu d'espérer que ce projet serai tadopté sans engager le crédit des actionnaires de la Compagnie du Grand Tronc.

Puis il ajoute :

Je dois avouer que lorsque je formulai cette proposition, j'ai peut-être fait preuve de trop d5optimisme, ne tenant pas assez compte du poids des intérêts politiques et de l'hostilité qui devraient se dresser devant ce projet.

J'ai clairement indiqué la source de l'opposition dont s'est plaint le président de la Compagnie du Grand Tronc, à l'assemblée des actionnaires du chemin de fer à Londres. Nous ne sommes nullement en antagonisme avec la Compagnie du Grand Tronc. A mon avis, et la Chambre se rangera à mon sentiment à cet égard, la Compagnie du Grand Tronc a rendu de précieux services aux anciennes provinces, surtout dans les endroits desservis par son réseau. Personne que je sache ne cherche à mettre des entraves au projet conçu par la compagnie pour le prolongement de son réseau jusqu'aux territoires producteurs de blé de l'ouest, et cela dans le but de s'assurer un plus fort volume de transports et de gonfler les recette découlant de ces exploitations dans les régions des prairies. Je le répète, j'ai indiqué la source de l'opposition soulevée contre le projet élaboré par la Compagnie du Grand Tronc, projet dont elle à fait l'exposé, en donnant avis de sa demande en obtention de charte. Sir Rivers-Wilson dit :

Au début même, nous avions songé à construire un réseau partant d'un point sur le Grand Tronc, jusqu'à la côte du Pacifique. Dans notre pensée, le point de raccordement devait se trouver dans le voisinage de North-Bay. Cependant, le gouvernement a posé comme condition de l'octroi de la charte de la Compagnie du Grand Tronc Pacifique que la ligne se prolongerait vers l'est, de North-Bay à Québec, jusqu'à Moncton, au Nouveau-Brunswick, le point de raccordement sur le chemin de fer Intercolonial, communiquant avec Saint-Jean, N.-B., en gagnant le sud-est, et avec Halifax, N.-E., vers le sud-est.

Sir Rivers-Wilson expose clairement les conditions qui lui ont été imposées par le gouvernement. A mon avis, il faut en convenir, la Compagnie du Grand Tronc, la plus ancienne compagnie de chemin de fer du Canada, a droit d'être mise sur un pied d'égalité avec tous les autres réseaux de chemins de fer ou avec ceux qui présente au parlement des demandes en obtention de chartes constitutives de chemins de fer. Pourquoi a-t-on imposé à cette compagnie ces nouvelles conditions ? D'où émanent-elles ? Le réseau de la Compagnie du Grand Tronc s'étend de Québec à Montréal, de Montréal à Toronto, de Toronto à North-Bay ; et tout ce que la compagnie demande, c'est qu'on lui permette de construire un chemin de fer de North-Bay à Winnipeg, et d'en poursuivre le prolongement à travers ce vaste pays jusqu'à la côte du Pacifique. Voilà, en substance, la demande de la compagnie, demande fort modeste en réalité : elle voulait prolonger son réseau jusqu'à Winnipeg et de là jusqu'au littoral. Puisque le gouvernement voulait l'établissement d'un réseau transcontinental d'un océan à l'autre en territoire canadien et qu'il désirait imposer de nouvelles conditions à la Compagnie du Grand Tronc Pacifique, il aurait pu accorder à la compagnie en question droit de parcours sur l'Intercolonial, de façon à ce que ce nouveau réseau fut une voie ferrée transcontinentale s'étendant de la ville d'Halifax jusqu'à un port sur la côte du Pacifique.

Pourquoi le gouvernement s'est-il interposé ? car à mon avis il importe de connaître les mobiles qui ont porté le gouvernement à prendre pareille attitude. La concession de la charte devait être subordonnée à double condition : d'abord, la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique serait tenue de construire la partie du réseau s'étendant de Winnipeg en gagnant l'ouest, jus-

qu'au littoral de Pacifique ; et en second lieu, le gouvernement serait tenu de construire la partie du réseau de Winnipeg vers l'est jusqu'à Moncton. Voilà les nouvelles stipulations établies par le gouvernement. De prime abord, on serait porté à croire que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique réaliserait par là des économies, puis qu'au lieu d'être obligée de construire une ligne de North-Bay à Winnipeg, elle ne serait tenue de commencer la construction d'un millier des milles de chemin de fer ; mais si la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a ainsi réalisée une économie, elle l'a fait aux dépens du pays. Il y a divergence d'opinion sur le coût de construction de la ligne de Moncton à Winnipeg, mais à mon avis, le chef de l'opposition en a fait une estimation fort juste en portant à $130,000,000 le coût de l'entreprise, tout compris, principal, intérêt, escompte et toutes les autres charges se rattachant aux travaux de premier établissement.

Donc, si d'une part, on a épargné à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique le coût de la construction d'un chemin de North-Bay à Winnipeg, d'autre part, on a grevé le pays d'un plus lourd fardeau en exemptant la compagnie de cette obligation. La Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'a pas demandé au gouvernement d'engager les deniers du pays pour la construction de ce chemin de fer. A tout évènement, le moment de le faire n'était pas encore arrivé et peut-être ne comptait-elle que sur les subventions accordées d'ordinaire aux compagnies qui se chargent de la construction de chemins de fer dans de nouveaux territoires. Le gouvernement étant saisi d'un projet de ce genre, il n'est donc pas étonnant que l'ex-ministre des Chemins de fer se soit si énergiquement opposé à ce projet. Il a consigné par écrit les arguments militant contre ce projet et je me propose de citer quelques-uns de ces arguments qui, à mon avis, sont fort probants et méritent étude. M. Blair discutant cette question s'exprime comme voici :

La seule raison qui m'a porté à faire cette démarche regrettable—

Il fait allusion ici à la démarche qu'il a faite en se séparant de ses collègues du cabinet——

—c'est que, dans mon for intérieur, il m'a été impossible de concilier avec mon devoir envers le peuple l'appui que j'aurais donné à la proposition que le gouvernement a décidé de présenter à la Chambre, et la demande de l'établissement d'un loi relative au projet connu sous le nom de chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.

Il déclare, en outre, qu'il s'est opposé à la construction d'un autre chemin de fer d'Etat, de Lévis à Moncton. Il ajoute :

Si je me suis opposé à ce projet, c'est que, sans aucun doute, ce chemin de fer aurait été parallèle de l'Intercolonial.

Et plus loin :

Une autre objection c'est qu'à mon avis, nous agissions avec trop de précipitation.

En effet le tracé du chemin de fer n'était pas encore fait et l'on n'avait pas encore établi d'estimations convenables du coût de l'entreprise. Et plus loin :

Je ne suis pas partisan de la construction trop précipitée d'un réseau transcontinental partant de Québec et se dirigeant à travers une contrée inexplorée jusqu'à Winnipeg et de là, vers l'ouest, tant que nous n'aurons pas de renseignements à cet égard. C'est un projet de la plus grande importance et il faut étudier la question avec la plus mûre délibération.

C'est un pays inconnu, s'écrie M. Blair. Ce pays est-il plus connu qu'il ne l'était il y a un an ? Si quelques députés sont mieux renseignés à ce sujet je l'ignore. Le premier ministre nous a parlé d'un missionnaire qui a parcouru ce pays, il y a deux siècles passés. Eh ! bien, à cette époque il n'était pas question de chemins de fer, et dans le rapport que ce missionaire adressait à ceux qui lui avaient confié cette mission dans le pays en question, il ne s'agit nullement de la praticabilité de la construction d'un chemin de fer, parce que virtuellement les chemins de fer étaient chose inconnue à cette époque. Le premier ministre nous a dit que dans ce pays les roses sauvages fleurissent en juin. On me pardonnera si je fais allusion à la chose, car, à mon avis, ce n'est pas là une preuve de la fertilité du pays ni de son adaptabilité à la colonisation où à la production des céréales et des plantes-racines que les immigrants allant s'établir dans ce pays désireraient cultiver. Au dire des botanistes, le fait que les fleurs fleurissent sous une haute latitude ne prouve pas que si on y transplante une fleur semblable produite dans un pays plus chaud elle y prospèrera comme le ferait la fleur indigène. Un pays peut produire des roses, sans qu'il puisse produire de blé, d'orge et autres céréales. J'ai souvenance de m'être trouvé, un jour du mois d'août, à trente pieds de la base du glacier Illecilliwaet et d'y avoir vu un arbrisseau couvert de magnifiques fleurs ; mais le froid se dégageant de ce glacier était d'une telle intensité qu'il me fut impossible d'y demeurer plus de quelques instants ; or, bien qu'il croisse des fleurs à cet endroit, je suis convaincu qu'il serait impossible d'y cultiver du blé ou de l'orge.

Je ne veux nullement dénigrer ce pays ; j'espère que les territoires septentrionaux d'Ontario et de Québec répondent parfaitement au tableau si riant qu'on en a tracé. Je n'ai pas mission ici de dénigrer mon pays ; au contraire, je tiens à le vanter, mais il m'est bien permis d'ajouter que c'est peut-être une entreprise insensée que de construire à si grands frais un chemin de fer à travers ce pays. Le premier ministre lui-même semble nourrir des doutes sur la na-

ture de ce territoire, car lorsqu'il a saisi la Chambre de cette résolution, le 5 mars dernier, faisant allusion à une section du réseau au Manitoba et à une autre section dans l'ancienne province d'Ontario, voici ce qu'il a dit :

Entre ces deux régions établies, il existe une lacune de plusieurs centaines de milles d'un territoire inhabitable ou guère habitable.

Le premier ministre lui-même ne semble pas partager, au sujet de la nature de ce pays, l'enthousiasme affiché par nombre de députés ministériels. Le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright), dans la harangue qu'il a prononcée à Toronto, le 10 décembre dernier, a exprimé son avis au sujet de ce pays. Après avoir tracé une ligne imaginaire à travers le continent, de New-York à Winnipeg, et de là à Edmonton, voici ce qu'il a dit au sujet de la contrée sise au sud et de celle située de l'autre côté de la ligne :

Du côté de l'est, s'étend une région inhospitalière, sise entre Winnipeg et Québec.

M. l'Orateur, voilà le pays à travers lequel le gouvernement se propose de construire un chemin de fer dont le coût s'élèvera peut-être à $130,000,000, pays tout à fait inhospitalier, au dire de sir Richard Cartwright.

Je m'explique difficilement pourquoi le gouvernement n'a pas mis la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, relativement à cette demande en obtention de charte, sur un pied d'égalité avec les autres compagnies de chemins de fer qui soumettent leurs projets aux délibérations de cette Chambre et du comité des chemins de fer. Le 5 août 1903, Goldwin Smith, au cours d'un article sur cette question, s'exprimait comme voici :

Cette entreprise est une nouvelle tentative de faire sortir les communications et les transports de leurs voies naturelles et commerciales, pour les pousser vers les centres politiques. Elle éprouvera, en dernière analyse, le sort des autres tentatives de même nature.

Dans le discours que j'ai déjà cité et que le " Globe " a reproduit, le ministre du Commerce nous fait connaître quelques-unes des raisons qui ont poussé le gouvernement à entreprendre à si grands frais la construction d'un chemin de fer, de Winnipeg à Moncton ; et nous trouverons peut-être dans ces arguments le secret des nouvelles conventions que le gouvernement à imposées, bien à tort, à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. J'emprunte cette citation, relativement à la construction du chemin de fer en question, au " Globe," du 11 décembre 1903 :

Je désire vous signaler le but et l'objectif visés par le gouvernement à cet égard. Nous tenons à ouvrir à la colonisation de nouveaux territoires et c'est là un désir fort légitime. Nous voulons grossir le chiffre de notre population. Nous tenons à développer nos richesses nationales, mais par-dessus tout, abstraction faite de ces raisons fort importantes et d'un grand poids, il existe de graves raisons d'ordre politique qui ont engagé le gouvernement à vous proposer l'adoption de ce système.

M. HENDERSON.

Voilà ce que déclare un membre important du cabinet, touchant les raisons qui ont porté le gouvernement à imposer à la compagnie ces nouvelles conditions. Quant à la colonisation de nouveaux territoires, un des objectifs visés, c'est là sans doute à mon avis, une excellente raison, bien qu'il puisse y avoir divergence d'opinion à cet égard. Quant à savoir s'il est sage d'ouvrir à la colonisation, pour le moment, de nouveaux territoires, c'est là une question qui prête au doute. Il se rencontre dans ces territoires, prétend-on, de précieuses richesses forestières qui, dans un demi-siècle ou dans un siècle d'ici, seront encore bien plus précieuses et que les générations à venir sauront utiliser. Or, M. l'Orateur, dans les immenses prairies de l'ouest, il y a une vaste contrée à production agricole qui n'attend que l'arrivée du colon et du cultivateur ; et pourquoi développer à si grands frais une contrée boisée, tandis que nos terres dans la région des prairies manquent de colons et que les citoyens des Etats-Unis s'emparent de ces terres fertiles, pendant que nous cherchons à diriger les fils d'Ontario et de Québec vers la partie septentrionale de ces provinces où même avant 50 ans ils ne sauraient obtenir les résultats que le pionnier des territoires producteurs de blé dans l'ouest, peut obtenir en dix ans. L'objectif du gouvernement, au dire du ministre du Commerce, est de grossir le chiffre de nos populations. J'en conviens, c'est faire acte de sagesse que d'attirer ici l'immigration, pourvu que les immigrants possèdent les aptitudes voulues. J'appelle toutefois l'attention du gouvernement sur le mobile qui, au dire du ministre du Commerce, a porté le gouvernement à se lancer dans cette entreprise. Il existe de graves causes politiques, s'écrie-t-il. Je l'avoue, il y a là un mystère que je ne saurais éclaircir. A quel mobile le gouvernement a-t-il obéi en enlevant à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique la construction du chemin de fer de North-Bay à Winnipeg, pour le construire à ses propres frais?

S'il faut entendre par là que la construction du Grand-Tronc-Pacifique tournera au bénéfice d'un parti politique et au détriment de l'autre parti, c'est là, à mon avis, une raison inadmissible. Le peuple canadien ne saurait approuver une dépense de $150,000,000 pour la raison d'ordre politique que le gouvernement invoque. Comme l'a fait observer un des orateurs au cours du débat, cette après-midi, il est possible que les plantureuses entreprises adjugées aux partisans du gouvernement constituent une excellente raison politique et, sans doute, cet avis paraît assez bien fondé.

Nombre de partisans du gouvernement, dit-on, ne sont pas en mesure de temporiser: ils tiennent à obtenir, à brève échéance, de plantureuses entreprises pour la construction de ce réseau. Ce serait là une raison d'ordre politique, puisque les amis du gouvernement y trouveraient leur compte ; mais cela ne nous autoriserait pas à voter l'adoption de ce

projet. Il existe, affirme-t-on, une autre raison d'ordre politique. Le gouvernement, on le sait, tient fortement à obtenir le concours de ses partisans, à l'époque des élections générales. Il a, sans doute, compris que ce projet le mettrait en mesure de grossir les fonds d'élection. Que faut-il inférer du discours du ministre du Commerce, si ce ne sont pas là les raisons d'ordre politique auxquelles il fait allusion ? En outre, il a la perspective de grandes fortunes que les partisans politiques et les initiateurs du projet pourront réaliser. La chose ne saurait faire doute, car les initiateurs de l'entreprise doivent se partager $25,000,000 d'actions ordinaires dont ils disposeront à leur gré et au prix qu'ils voudront. Si les promoteurs de ces entreprises comptent sur la réalisation de ces fortunes et qu'ils soient, d'autre part, d'humeur à prêter, au besoin, leur concours au gouvernement, ce serait là une raison d'ordre politique. Toutefois, ces raisons politiques, nous ne saurions les invoquer pour justifier aux yeux du peuple l'adoption de ce projet. Sir Charles Rivers-Wilson, dans son discours à ses actionnaires, s'exprime ainsi :

Par conséquent, le résultat de la convention en question c'est la combinaison de ces deux intérêts pour la construction du réseau projeté, qui serait ainsi exécuté, je le répète, au moyen d'une association entre le gouvernement et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, qui compterait sur l'appui et l'influence de la Compagnie du Grand Tronc.

Par suite de cette association, le gouvernement doit construire la partie la plus coûteuse du chemin de fer, celle qui donnera les résultats les moins rémunérateurs ; tandis que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique construira la partie du réseau traversant les prairies, celle dont la construction est la plus facile, ainsi que la section des montagnes, c'est-à-dire la partie la plus courte du réseau. C'est une association léonine, et à mon avis, le gouvernement n'a pas fait acte de sagesse en faisant cette association. Je m'explique parfaitement que sir Charles Rivers-Wilson soit entré dans cette association, quand on la lui a imposée de force. En entrant dans une association, tout homme de finance entendu doit s'assurer que son associé possède d'abondantes ressources pour faire l'exploitation. Jamais je ne consentirais à entrer en société avec un individu dénué de ressources pécuniaires et qui ne serait pas en mesure de participer à l'exécution des obligations de l'association. Sir Charles Rivers-Wilson a fait acte de sagesse en entrant, de force, dans cette association avec le gouvernement du Canada qui possède des richesses illimitées et est en mesure de faire face à toutes les obligations de l'association. C'est le Canada qui doit verser la plus forte partie de ces deniers. Virtuellement, comme on l'a démontré au cours de ce débat, le Canada sera obligé de verser, en dernière analyse, près de $170,000,000, tandis que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ne devra verser qu'environ $14,000,000, mais ce n'est pas là le plus grave aspect de la situation. Pour réduire à leur plus simple expression les stipulations de la convention, voilà à quoi elles se résument, en dernière analyse. Le pays sera grevé de tous les fardeaux de l'association, tandis que la compagnie du chemin de fer en recueillera tous les bénéfices. On ne saurait concevoir une association plus injuste que celle-là.

En outre, pourquoi a-t-on saisi, en ce moment, le parlement de cette demande en obtention d'une charte de chemin de fer transcontinental ? Cette question n'a pas le mérite de la nouveauté. Nous l'avons débattue à fond l'année dernière, au cours du débat. On le sait, c'est de l'ouest que nous viennent la plupart des demandes pour l'établissement de nouveaux chemins de fer. Le grief formulé par les populations de l'ouest, c'est qu'il existe une pléthore de transports; c'est qu'il n'y a pas assez de chemins de fer pour le transport des produits de l'ouest vers l'est ou pour le transport vers l'ouest, des articles de consommation dont ces populations ont besoin.

Par conséquent, la session dernière et peut-être même cette session-ci, le premier ministre nous a déclaré que l'objectif du bill en discussion est d'assurer immédiatement l'établissement de communications pour le transport des produits de l'ouest vers l'océan. Qu'on remarque bien ces paroles ; il s'agit de moyens immédiats à prendre. Il s'agit de construire un chemin de fer qui remédie sur le champ aux inconvénients dont on se plaint, l'encombrement des transports.

Voilà la pensée du premier ministre. Or, à notre grand étonnement, voici que nous constatons, en parcourant les amendements soumis à la Chambre, qu'il est stipulé une prolongation de délai de 3 ans pour la construction de ce chemin de fer ; c'est-à-dire que le chemin ne sera parachevé qu'en 1911, ou à tout événement, le délai pour le parachèvement des travaux de la section de l'ouest est prolongé de sept ou huit ans, et c'est ainsi qu'on entend remédier immédiatement aux griefs dont se plaignent les populations de cette contrée.

Le chef de l'opposition nous a proposé, à titre d'alternative, un projet qui apporterait un remède immédiat au grief en question ; et voilà pourquoi, à mon avis ce projet l'emporte de beaucoup sur la proposition du premier ministre. Je veux établir brièvement la comparaison entre ces deux projets, car ainsi nous serons en meilleur lieu de décider lequel des deux projets mérite notre appui. Le gouvernement veut construire un réseau de chemins de fer partant de la ville de Moncton, traversant les provinces du Nouveau-Brunswick et de Québec et atteignant la ville de Québec même ; puis de là se dirigeant à travers les parties septentrionales de Québec et d'Ontario, passant à des centaines de milles de distance des territoires colonisés, pour atteindre la ville de Winnipeg ; de là il s'étendra à travers la grande région des prairies jusqu'à Edmonton, puis

de ce point à travers les montagnes Rocheuses jusqu'à l'océan Pacifique. Comment ce projet soutient-il la comparaison avec celui présenté par le chef de l'opposition ? Voici ce que déclare le chef de l'opposition : il existe déjà au pays un chemin de fer d'Etat, desservant plusieurs ports maritimes, y compris Halifax, Saint-Jean et Québec, et s'étendant jusqu'à la ville de Montréal et il faudra prolonger ce réseau de Montréal à la baie Georgienne où il pourrait se raccorder avec le réseau des voies navigables entre Depot-Harbour et Port-Arthur et Fort-William. On atteindra ce but, affirme-t-il, en construisant une ligne courte de chemin de fer d'environ 35 milles de parcours, de Montréal à Coteau-Landing, pour raccorder l'Intercolonial avec le chemin de fer Canadien de l'Atlantique.

Je n'affirme pas qu'on puisse acheter le chemin de fer Canadien de l'Atlantique, mais indubitablement, il serait possible d'effectuer une convention assurant aux trains de l'Intercolonial le droit de circulation sur le réseau en question jusqu'à Depot-Harbour. Ainsi, durant tout le cours de la saison de la navigation, il y aurait un chemin de fer qui transporterait les grains de Winnipeg au littoral de l'Atlantique aussi économiquement que possible sur une route, partie voie navigable et partie voie ferrée. En outre, si nous tenions à prolonger ce réseau de façon à assurer la maîtrise de l'Etat durant l'hiver, il suffirait de construire une centaine de milles de voie ferrée de Depot-Harbour à Sudbury où se ferait le raccordement avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et il serait facile, sans doute, de faire avec cette compagnie une convention pour obtenir droit de circulation sur son réseau. Je ne suggère pas l'achat de cette section du chemin de fer Canadien du Pacifique. Je ne sache pas que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique désire vendre ce chaînon de son réseau. Ce chaînon fait partie essentielle du réseau de la compagnie en question; mais il serait facile de conclure avec elle une convention autorisant la circulation des trains sur cette ligne jusqu'à Port-Arthur et de là jusqu'à Winnipeg et l'on obtiendrait ainsi un prolongement ininterrompu du réseau de l'Intercolonial de Halifax jusqu'à Winnipeg. A mon avis, cela ne coûterait qu'une minime fraction de la somme que le gouvernement se propose de dépenser. Nous voilà bien loin des soixante-quinze ou des cent millions de dollars dont le projet du gouvernement grèverait le pays, et il nous resterait ainsi assez de ressources pécunières pour l'amélioration de nos grandes voies navigables, l'approvisionnement de nos ports et le perfectionnement de nos transports par voie fluviale d'une façon générale. A mon avis, ce projet s'impose à notre approbation à plusieurs points de vue. D'abord, il ouvre virtuellement et immédiatement une route pour le transport de produits de l'ouest vers l'est et pour remédier à l'engorgement des transports de l'ouest. En outre, ce projet nous permet d'atteindre ce but en effectuant les transports le plus économiquement possible, car il faut bien en convenir, sur une route d'entier parcours par rail on ne saurait transporter les produits de l'ouest vers l'est aussi économiquement que sur une route partie voie navigable et partie voie ferrée. Non seulement ce projet nous permettrait de faire une économie de temps et d'argent, mais il diminuerait énormément le coût de la construction, et grâce à l'économie ainsi effectuée, le pays pourrait retirer de cette entreprise des avantages bien supérieurs à ceux qui résulteraient de l'exécution du projet proposé par le gouvernement.

L'année dernière, affirme-t-on, le projet du gouvernement pour la construction du réseau, de Moncton à la côte du Pacifique, grèverait le pays de $13,000,000 au plus. Je me suis souvent demandé si le premier ministre parlait sincèrement en faisant cette déclaration. A tout évènement, il est bon de noter qu'au cours du débat actuel deux ou trois députés ministériels à peine ont fait allusion à cette somme de $13,000,000 représentant la totalité de la dépense imputable sur les recettes du pays, pour la construction de ces différentes sections. Peut-être ces messieurs ont-ils éprouvé quelques remords de conscience. Le premier ministre lui-même au cours de cette session, n'a pas répété cette affirmation. Le ministre des Finances ne nous a pas dit que par l'entremise d'une société de crédit ou d'assurance, il lui serait facile de se procurer au moyen de $8,000,000, les fonds voulus pour exécuter cette gigantesque entreprise. Le ministre des Chemins de fer (M. Emmerson) n'a pas osé se prononcer sur la question. A titre de ministre des Chemins de fer, il n'osera pas, sans doute compromettre sa réputation en prêtant son appui à pareil projet. Il a surtout brillé par son absence de la Chambre depuis deux semaines, tandis que le débat roulait autour de cet important projet. Il est inutile d'en dire davantage, car je le comprends parfaitement, le pays n'ajoute pas la moindre foi aux déclarations de ceux qui prétendent qu'il serait possible de construire ce chemin de fer moyennant la somme de $13,000,000. Au dire de ces messieurs de la droite, un des grands avantages du projet du gouvernement, c'est que l'Etat réglementera les prix de transport.

A mon sens, cet argument frise l'absurde, puisque la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique sera tenue de payer trois pour cent sur le coût de construction de la section orientale du réseau. Cette somme atteindra le chiffre de trois ou quatre millions de dollars de redevance annuellement. Comment le gouvernement pourra-t-il empêcher le relèvement des tarifs, s'il tient à ce que la compagnie paye le loyer ? En réalité, la compagnie établira les prix de transports qui la mettront en mesure de payer la redevance. L'intérêt sera de trois pour cent sur le coût de construction, payable annuellement ; et ainsi il est absurde de prétendre

que le gouvernement pourra réglementer les prix de transport. Personne ne suppose que l'exploitation de la section orientale du réseau pendant les premières années, sera un chemin de fer producteur de recettes. La masse du trafic de la compagnie, sur cette section, produira fort peu de revenu, et c'est surtout à la section de l'ouest qu'elle demandera ses recettes. Eu égard à l'insuffisance des recettes de cette dernière section, toutefois, la compagnie ne pourra ni payer de dividendes aux actionnaires ni verser plus d'une partie fractionnaire du loyer de la section de l'est. On ne saurait donc prétendre que la compagnie sera en mesure de payer la redevance stipulée, si le gouvernement abaisse les tarifs au point de ne pouvoir produire de recettes suffisantes.

Il est inutile d'appuyer davantage sur la différence qui existe entre le coût d'une route d'entier parcours par rail, et celui d'une route par rail et par voie navigable; toutefois, je désire exprimer mon avis à cet égard. De Winnipeg à Fort-William, le prix du transport du blé par le chemin de fer Canadien du Nord est de 6·60 cents, tandis que, de Fort-William à Montréal, par voie de Depot-Harbour, il est de 3·75, soit un total de 10·35, de Winnipeg à Montréal. Etablissons une autre comparaison. De Winnipeg à Fort-William, le prix est de 6·60 et de Fort-William à Montréal, par voie de Port-Colborne, il est de 3½ cents. Qu'on dote Port-Colborne de l'outillage voulu et d'élévateurs, et le prix de transport serait réduit à trois cents. Le coût de transport, par rail et par eau, par voie de Port-Colborne, serait de 10·10 cents. De Winnipeg à Fort-William, le prix le moins élevé exigé jusqu'ici pour le transport du grain est de 6·60 cents par cent livres. Si l'on prend pour base le taux établi, de Winnipeg à Fort-William, 425 milles, le prix que le Grand-Tronc-Pacifique recevrait, pour le transport du grain de Winnipeg à Québec, 1475 milles, serait de 23 cents, soit virtuellement le double du prix exigé pour le transport sur une route, partie rail, partie voie fluviale.

Prolongeons donc l'Intercolonial jusqu'à Depot-Harbour ; qu'on nous fasse bénéficier d'une double route, la voie ferrée et la voie navigable ; puis de Depot-Harbour, l'Intercolonial s'étendrait, de l'autre côté des lacs, jusqu'à Port-Arthur et Fort-William, puis de là, à Winnipeg ; ou bien encore, on pourrait prolonger l'Intercolonial, de Montréal à Depot-Harbour, puis de là, par la construction de 100 milles de chemin de fer, il se raccorderait avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, il obtiendrait de cette compagnie le droit de parcours sur sa voie ferrée, et ainsi le transport du grain pourrait s'effectuer pendant une saison au cours de laquelle il est impossible de le transporter par voie fluviale. Qu'on conserve donc les ressources du pays, au lieu de les gaspiller dans la construction de ce gigantesque réseau ; puis qu'on utilise ces deniers, en les appliquant à l'amélioration de nos voies navigables, à l'outillage de nos ports, de nos canaux et de nos rivières, et qu'on nous donne les moyens de transport les plus économiques pour les produits de l'ouest. C'est ainsi que se réalisera le grand objectif visé ici : l'amélioration des transports pour les produits de l'ouest.

J'aborde, enfin, l'étude de la résolution, c'est-à-dire de la convention supplémentaire, et je l'avoue, je m'étonne que les orateurs qui ont pris part à ce débat se soient si peu étendus sur cette question. Les députés ministériels ont à peine abordé la question. Ils sont fort rares, les députés de la droite qui osent porter la parole à l'appui de cette mesure. Ils consentent volontiers à opiner du bonnet, quand sonne l'heure d'aller aux avis ; car il est toujours facile de dire à ses commettants que pareil vote est donné pour des raisons d'ordre politique ou de parti ; mais, quand on motive son vote, en prononçant un discours, on ne saurait, à force d'explications, faire disparaître ce discours. Quels avantages le Canada recueille-t-il de cette convention suplémentaire? D'abord, il y a prorogation de délai jusqu'en 1911. Les populations de l'ouest demandent l'établissement de nouvelles routes pour le transport de leurs produits ; elles veulent que le gouvernement remédie immédiatement à ce pléthore de trafic dans cette contrée et le gouvernement de répondre : nous ne saurions faire droit à votre demande, ni cette année ni l'année prochaine ; mais nous avons saisi le parlement d'un grand projet qui vous aidera, en 1911, à transporter la récolte de blé de 1904. Ces cultivateurs conserveront-ils leur grain dans leurs greniers pendant six ou sept ans? Les citoyens de l'ouest reviendront encore à la charge, demandant à grands cris l'amélioration des transports, et même après avoir engagé notre crédit national jusqu'à concurrence d'une si énorme somme, pour la construction de ce gigantesque réseau, force nous sera bien, pour pacifier ces populations de l'ouest, d'aviser à l'adoption d'autres moyens pour le transport de leur grain. Quand bien même il ne figurerait dans cette convention que ce seul article portant prorogation du délai pour le parachèvement de la section de l'ouest jusqu'en 1911, je me croirais tenu de voter le rejet de la convention supplémentaire.

Un autre article stipule que la garantie de l'Etat pour la section des montagnes sera augmentée jusqu'à concurrence de 75 pour cent du coût des travaux de premier établissement. Je ne sache pas que le premier ministre, en proposant l'adoption de cette convention supplémentaire, ait invoqué à l'appui de sa proposition un seul argument valable, militant en faveur de la modification du contrat adopté la session dernière.

L'année dernière, la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique paraissait se contenter d'une garantie de 75 pour 100 sur une somme qui ne devait pas excéder $30,000 par mille dans la section des montagnes. Mais aujourd'hui

le gouvernement nous demande de garantir 75 pour 100 du coût total de cette section, même si ce coût devait s'élever à $60,000 par mille. On ne nous a donné aucune raison valable de ce changement, et pour ce, conséquemment, je serais obligé de voter contre. Une autre raison dont a parlé l'honorable député de Stormont (M. Pringle) est la condition que le gouvernement ne pourrait pas prendre possession du chemin, forclore la compagnie ou vendre les biens, ce qui est la condition ordinaire de toute hypothèque, mais la compagnie pourrait continuer à accumuler sa dette pendant 5 années encore. Cette dette pourrait s'accroître jusqu'à une somme énorme ; il serait possible qu'elle s'élevât jusqu'à 15 ou 16 millions de piastres et ce n'est qu'alors que le gouvernement aura le droit d'intervenir. En vertu d'un nouvel arrangement le gouvernement se désiste donc du droit de forclore la compagnie et de reprendre son argent ; il pose simplement la condition que le chemin sera placé sous séquestre et que 75 pour 100 des revenus iront au gouvernement et 25 pour 100 à la compagnie, et cela nonobstant cette accumulation énorme de loyer dû au gouvernement. Est-ce ainsi que les choses se font dans le cours ordinaire des affaires ? Lorsque vous prenez une hypothèque sur une terre pour garantir un prêt d'argent permettez-vous que les arrérages s'accumulent pendant 5 ans avant de pouvoir confisquer la terre ou vendre l'hypothèque, et vous contentez-vous de retirer 75 pour 100 des revenus de la terre en en laissant 25 pour 100 à l'emprunteur ? Aucun avocat, cultivateur ou membre de cette Chambre n'a jamais vu, je crois, une clause semblable insérée dans une hypothèque.

Nous voici maintenant arrivés à l'article concernant la distribution des actions ordinaires de la compagnie. Cet article est, je crois, un de ceux contre lequel il y a plus à critiquer. L'année dernière, le parlement a permis que la Compagnie du Grand Tronc gardât $25,000,000 d'actions ordinaires comme garantie ; la Compagnie du Grand Tronc devait conserver ces actions intactes tant qu'elles ne seraient pas entièrement payées. Cela nous paraissait être une certaine garantie. Mais que dit la nouvelle convention ? Elle fait disparaître absolument cette garantie et permet à la Compagnie du Grand-Tronc de vendre jusqu'au dernier dollar des actions du Grand-Tronc-Pacifique. Où est la justice là-dedans ? Où est la garantie que nous considérions si essentielle il y a un an ? Nous permettons à la Compagnie du Grand Tronc de se défaire de toutes ses actions sans lui imposer aucune condition quant à la manière dont elle s'en défera.

J'ai cherché en vain, M. l'Orateur, à découvrir de quelle façon les promoteurs de ce chemin allaient être récompensés pour l'usage de leur nom. Nous voyons parmi les promoteurs de ce chemin des noms de personnes —je ne voudrais pas faire de personnalités, je ne veux mentionner aucun nom en particulier—mais nous savons qu'il y a des personnes qui ne prêtent pas leur nom à une entreprise financière sans qu'il y ait des profits à en retirer. Nous savons qu'il y a parmi les promoteurs de la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique des personnes qui ne consentiraient jamais à prêter leur nom à une entreprise, à moins qu'elles ne fussent certaines d'être amplement récompensées.

Nous voici donc en face de $25,000,000 d'actions ordinaires. Naturellement, au début ces actions auront peu de valeur, et le Grand Tronc sera parfaitement justifiable de les vendre pour 5 ou 10 pour 100 de leur criffre. Mais avant 50 ans, peut-être même avant 20 ans, leur valeur sera-t-elle de 50 pour 100 ? Le chiffre importe peu, mais si le chemin fait de bonnes affaires, la valeur de ses actions sera considérablement augmentée et elles rapporteront beaucoup à ceux qui auront été assez heureux de s'en munir. Je n'ai aucun doute que c'est de cette façon que les promoteurs de cette entreprise s'attendent à être récompensés de l'appui qu'ils lui donnent en lui prêtant leur nom. S'il en est ainsi, c'est tout simplement vouloir enrichir à millions quelques particuliers aux dépens des contribuables. Il n'y a aucun doute que c'est là ce que l'on veut, car ces personnes ne se seraient jamais associées à cette entreprise si elles n'avaient pas cru devoir en retirer de grands profits.

M. l'Orateur, si c'était le seul changement apporté au contrat, je serais quand même obligé de voter contre les résolutions qu'on nous propose. Mais il y a une autre objection ; il y a un article qui dit que le gouvernement du Canada, à l'expiration de 50 ans, sera obligé de prendre à sa charge les embranchements du chemin que la compagnie voudra lui remettre. En d'autres mots, le gouvernement du Canada sera obligé d'acheter à un prix qui sera fixé plus tard tous les embranchements ne rapportant aucuns profits à la compagnie, et on peut s'attendre qu'il y en aura. D'ici à 50 ans, si l'on construit ce chemin à travers les solitudes de la province de Québec et de la province d'Ontario, il y aura certainement des embranchements descendant vers le Saint-Laurent, les grands lacs ou la baie Georgienne, qui n'auront d'autre trafic que le transport du bois, et lorsque le bois sera épuisé le chemin n'aura virtuellement rien à transporter, mais le gouvernement du Canada n'en sera pas moins obligé de prendre à sa charge les embranchemtns et d'en payer le coût à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, tandis que celle-ci gardera pour elle ceux qui rapportront des profits. Je dis donc que c'est là une autre raison pour laquelle nous devons repousser cette nouvelle convention que nous présente l'honorable premier ministre. Conséquemment, M. l'Orateur, après avoir examiné le projet dans son entier et sur toutes ses faces, il est de mon devoir comme représentant du peuple de le combattre. Je me suis gardé de critiquer ce projet au point de vue commercial. Je ne

veux pas non plus l'examiner au seul point de vue des intérêts de la province d'Ontario. Je crois que le plan tracé par le chef de l'opposition sera à l'avantage de la Colombie Anglaise et des Territoires du Nord-Ouest et du Manitoba, et qu'il bénéficiera également aux provinces d'Ontario, de Québec, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse. La seule province qui ne recevra pas de bénéfices directs sera l'Ile du Prince-Edouard.

Mais le plan du chef de l'opposition n'a pas été fait à un point de vue provincial. Son chemin aidera à toutes les provinces du Canada également, mais je regrette de dire que le projet du gouvernement n'apportera pas beaucoup à notre province. Conséquemment, après avoir examiné le projet à tous les points de vue, plus spécialement après avoir examiné les nouvelles conditions qu'on nous demande d'approuver, parce que virtuellement il ne s'agit plus de décider si l'entreprise est possible, mais seulement d'étudier les modifications apportées au contrat, je dis donc qu'après avoir étudié la situation d'une façon générale, et les qualités et les défauts du projet, je suis obligé de voter contre la proposition du gouvernement, et appuierai joyeusement celle du chef de l'opposition.

M. ROBERT WILMOT (Sudbury et Queen) : A cette heure avancée de la soirée, je préférerais ne pas parler, mais proposer au contraire l'ajournement du débat. Je laisse cependant à la Chambre de décider de la question, et si le gouvernement voulait me permettre de proposer l'ajournement du débat, je le préférerais de beaucoup.

L'honorable M. BRODEUR : Si l'honorable député croit qu'il ne peut pas faire tout son discours ce soir, nous ferions peut-être aussi bien d'ajourner ; mais je croyais qu'il avait été entendu qu'un député de la droite devait proposer l'ajournement du débat.

M. TAYLOR : L'entente était que mon honorable ami devait parler ce soir, et que l'honorable député de Toronto-est (M. Kent) devait proposer l'ajournement du débat.

M. WILMOT : Je vais parler alors, mais je ne serai pas long. La question qui nous occupe, M. l'Orateur, est une des plus importantes qui soient jamais venues devant ce parlement. Elle comporte la dépense de sommes considérables dont personne dans cette Chambre ou dans le pays n'a d'idée. D'après moi, ce projet est des plus imprévoyants. Dans la vie ordinaire, nous n'agissons jamais comme cela. Le pays est aujourd'hui tout simplement étourdi comme un homme qu'on a assommé. L'opinion publique est égarée, mais elle ne sait que penser, elle ne sait que dire. Non seulement le peuple, mais le gouvernement lui-même ne sait pas ce qui adviendra de l'entreprise. Mais si je ne me trompe, le peuple ouvrira les yeux, et s'il n'est pas trop tard, il réparera l'erreur que l'on commet aujourd'hui. Cela coûtera peut-être beaucoup d'argent, mais j'ai confiance dans le bon sens du peuple de ce pays, et la justice finira par prévaloir. La raison principale pour laquelle ce bill est proposé au parlement est la grande pression venue de l'Ouest. Nous savons tous que les Territoires du Nord-Ouest se peuplent rapidement, que leurs productions agricoles augmentent tellement que dans quelques années les moyens actuels de transport seront insuffisants. A ce propos, je suis entièrement de l'avis du gouvernement. Je crois qu'il est nécessaire de créer d'autres moyens de transport pour les produits de nos immenses territoires de l'Ouest, mais je ne comprends pas qu'il soit nécessaire pour cela de faire un chemin de fer dans l'est du Canada. Comme représentant de la province du Nouveau-Brunswick, j'attache une grande importance aux opinions du ministre des Chemins de fer et Canaux, et je puis dire que celles de l'honorable M. Blair ont fait une forte impression sur mon esprit. Il y a plusieurs années que je suis membre de cette Chambre, et j'ai entendu toutes les discussions qui ont eu lieu sur les grandes questions publiques, mais je n'ai jamais entendu ni jamais lu un réquisitoire plus formidable que le discours prononcé par l'honorable Andrew G. Blair, un discours sensé et propre à convaincre tous les électeurs du pays, y compris les membres du gouvernement. On dira peut-être que la conduite subséquente de M. Blair a diminué la valeur de ses discours, mais je crois tout le contraire. M. Blair s'est affaibli personnellement, mais son discours reste, et ce discours d'après moi devra être gravé sur la pierre ; naturellement c'est là une figure de rhétorique, mais c'était un discours très puissant et chaque mot portait.

On nous a dit que ce parlement était convoqué pour approuver les amendements apportés au contrat. C'est là certainement une raison très importante. Ce n'est pas mon intention d'entrer dans le détail de ces amendements, car je ne suis pas un homme versé dans les affaires, et je ne pourrais pas discuter ces amendements comme ils devraient l'être, mais il y a d'autres députés dans cette Chambre plus habiles que moi dans les questions monétaires, qui ont déjà traité cette question d'une manière propre à convaincre le pays, et je crois qu'il y en a d'autres qui la discuteront aussi. Mon honorable ami le député de Halton (M. Henderson) a dit, et je crois qu'il ne se trompe pas, que nous n'avons été appelés ici que pour discuter les amendements au contrat, mais je prétends que le temps est un grand facteur et que quand même nous discuterions au long tout le bill, amendements et le reste, nous n'aurions pas perdu notre temps. J'ai été très peiné lorsque j'ai entendu l'honorable premier ministre déclarer que nous n'avions pas le temps de délibérer. Comment, pas le temps de délibérer ! Cette expression m'a paru bien inconsidérée, surtout

dans la bouche d'un premier ministre. Je veux donc discuter toute la question, et je crois que ce ne sera pas du temps perdu jusqu'à un certain point. Je n'intéresserai peut-être pas beaucoup ceux qui m'entourent, mais je crois que plus nous discuterons ce bill plus le peuple pourra former son opinion à ce sujet, et pour cela je crois devoir citer des extraits du grand discours de M. Blair. Voici ce qu'il disait du projet :

Il n'en avait jamais été question, et le gouvernement n'y avait pas même songé, avant que la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc eût décidé qu'il était de son intérêt de faire libéralement subventionner par l'Etat une entreprise qu'elle désirait lancer.

Voilà le secret de toute l'affaire; c'est de là qu'est partie l'idée. Toutes les autres considérations ont été écartées. Tous ces dangers ne nous avaient jamais effrayés; nous n'en avions jamais tenu compte; nous n'avions jamais songé que nous étions sur le bord d'un pareil précipice; nous ne savions pas que le sort de la patrie était en jeu. Il a fallu, pour nous ouvrir les yeux, que la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc vînt exposer sa requête devant mes ex-collègues, les honorables membres du gouvernement.

Dans une autre partie de son discours M. Blair disait :

A mon sens, on aurait pu en former un autre plus avantageux pour le pays. Si les intérêts du Canada doivent primer les vœux et les désirs d'une compagnie de chemin de fer, un autre projet pouvait et aurait dû être proposé. Celui qu'on nous soumet actuellement me paraît mal conçu et mal arrangé. Il y a des faits dont il aurait fallu s'assurer pour savoir si la voie dans laquelle nous nous engageons n'offre pas de danger. Il y en a d'autres qu'il était facile de contrôler, et qui nous auraient inspiré plus de confiance dans la politique ministérielle, ou nous auraient justifié de repousser le projet.

A l'heure qu'il est, nous sommes dans l'obscurité. Nous ne pouvons pas nier certaines choses, parce que nous n'en connaissons rien ; nous ne pouvons pas les affirmer, parce que nous ne possédons pas les renseignements nécessaires pour autoriser cette affirmation. Nour pourrons peut-être nous apercevoir, si le projet est adopté, que nous avons commis une grave erreur, une lourde faute. Nous découvrirons peut-être, quand il sera trop tard, que les intérêts du pays auraient été mieux protégés si le gouvernement s'était moins hâté, s'il avait pris le temps nécessaire pour se mieux renseigner.

Un point qu'il ne faut pas perdre de vue, c'est qu'au cours de la présente session, le parlement a pourvu à la construction, dans l'ouest, d'un chemin de fer traversant presque toute la zone fertile, ou allant au moins, jusqu'à Edmonton. Le parlement a garanti des obligations pour assurer la construction de 600 milles de chemin de fer dans une direction, et 100 milles dans une autre. C'est une œuvre assez considérable pour une seule session, s'il est vrai, comme on le prétend, que le pays que traversera ce chemin de fer n'est pas colonisé, et que ce chemin est construit dans l'espoir d'y attirer les colons.

Ce chemin de 600 milles, desservant une zone de 15 à 20 milles de chaque côté de la voie, traversera plus tard un territoire colonisé, mais il faudra beaucoup de monde pour le peupler et cela prendra du temps, même avec tout les chemins de fer que nous pourrions avoir au sud. Il faudra du temps, avant que nous ayons besoin d'un autre chemin de fer dans le nord.

Je crois qu'il est clairement démontré que le parlement a fait son devoir, à cette session, en donnant une garantie de $9,000,000, pour assurer la construction du chemin de fer Canadian Northern. Il y avait deux ans que ce projet était à l'étude, et ce n'est que durant la présente session que le parlement a pris une décision.

Mon opinion personnelle est que si nous voulions nous engager dans une entreprise de chemin de fer pour travailler à la solution de la question des transports, pour assurer à nos ports le trafic de l'ouest, il aurait fallu prolonger l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne, en faisant l'acquisition du Canada-Atlantique. Ceci implique, naturellement, la confirmation du principe de la nationalisation des chemins de fer, un principe auquel une bonne partie de la population est opposée. Pour cela le gouvernement serait obligé de faire une chose que beaucoup de gens voient d'un mauvais œil, Mon malentendu avec le gouvernement, relativement à cette partie du chemin, se borne presque entièrement à cela: il se lance tête baissée dans cette entreprise, sans réfléchir, sans avoir de garantie, tandis que s'il retardait un ou deux ans, il pourrait se procurer des informations qui le justifieraient d'agir. Un an ou deux n'est pas une grosse affaire dans la vie d'une nation; le Canada n'est pas menacé d'une fin si prochaine qu'il ne puisse pas attendre deux ans.

Je considère qu'il aurait fallu retarder de deux ans, pour avoir une exploration complète et exacte de ce tracé. Muni de ces renseignements, le gouvernement aurait pu se présenter devant le parlement et le pays pour donner les raisons de sa confiance dans l'entreprise et pour demander aux contribuables de ce pays de se charger d'une dette de $40,000,000, $50,000,000 ou $60,000,000, et peut-être plus, pour la construction de ce chemin. Si le gouvernement avait attendu d'avoir ces informations, il aurait eu des arguments plausibles et irréfutables à présenter au pays, et je suis convaincu que ce dernier l'aurait approuvé cordialement. Mais de la manière dont on y va, il est possible qu'on aboutisse à un désastre. Je ne sais pas et personne ne sait si ce pays n'est pas d'une extraordinaire fertilité; personne ne peut dire qu'il ne fournira pas un trafic considérable et ne contient pas, en abondance, les richesses variées que l'on trouve dans les autres parties du Canada. Personne n'est en état de dire qu'une compagnie qui exploiterait un chemin de fer dans ce territoire, n'y ferait pas une fortune fabuleuse.

Nous ne connaissons rien de ce pays. Nous ne possédons aucun renseignement. Le gouvernement n'en a pas, non plus, ou s'il en a, je ne les connais pas, et il ne les a pas communiqués à la Chambre.

S'il arrivait que ce pays ne fût pas fertile ; si l'expérience démontrait qu'il est incapable d'alimenter un chemin de fer; s'il arrivait qu'il serait impropre à la colonisation; s'il devenait avéré que le restant du Canada sera colonisé et peuplé avant cette région; si l'on constatait que ce district ne peut fournir que du bois à pulpe qui ne sera exploité que lorsqu'on aura exploité toutes les autres régions boisées du pays ; s'il n'y avait pas de bois de

construction, ou seulement du bois qui irait faire concurrence à celui de la Colombie Anglaise, qui est d'une exploitation plus facile et de meilleure qualité; si, dis-je, un chemin de fer n'avait rien autre chose à attendre des ressources de ce territoire, quelle déplorable erreur commettrait le gouvernement en se lançant dans cette entreprise. Dans tous les cas, à titre de représentant de ma division électorale et de la province du Nouveau-Brunswick, j'ai le droit, ainsi que tout membre de cette Chambre, de demander qu'on me fournisse des preuves suffisantes pour me convaincre qu'en votant en faveur de ce projet je ne commets pas une monstrueuse erreur capable d'attirer les pires calamités sur ce pays.

Ma prétention est celle-ci : le gouvernement aurait dû venir devant le parlement et le pays et dire : Nous apprécions à sa juste valeur l'importance qu'il y a de construire au plus tôt un nouveau chemin de fer transcontinental mais, en hommes d'affaires, en gens prudents nous avons cru que la meilleure ligne de conduite à suivre était de demander au parlement un crédit suffisant pour que le territoire qui devra traverser la nouvelle ligne et qui n'a pas encore été officiellement exploré et dont nous ne connaissons pas encore les conditions, soit l'objet d'études spéciales dont les résultats seront communiqués au parlement et au pays et, si ces rapports sont favorables, nous avons l'intention bien arrêtée de demander au parlement de nous donner son appui et de nous autoriser à construire le chemin. Mon idée serait de construire dès à présent, autant de chemins qu'il en faut pour répondre aux nécessités actuelles, puis d'attendre, avant de prolonger la ligne vers l'ouest, que le besoin s'en fasse sentir. Les fonctionnaires de l'Etat se tiendraient aux aguets, ils surveilleraient les progrès du pays, ils sauraient à quel moment il deviendrait nécessaire de poursuivre les travaux et alors, si une compagnie voulait se charger de l'entreprise, on la lui concèderait, ou, mieux encore, le gouvernement pourrait s'en charger lui-même. Dans ces conditions, le projet aurait le temps d'être discuté et mûri ; la presse s'en emparerait ; il en serait question dans les assemblées publiques ; il serait étudié à fond par le parlement, et nous connaîtrions le sentiment populaire sur la question des chemins de fer possédés et exploités par l'Etat ou par des compagnies privées. De cette manière, la Chambre pourrait se prononcer en parfaite connaissance de cause, avant de se lier irrévocablement à l'adoption du projet actuel.

Je considère que les points sur lesquels on devrait se renseigner sont les suivants : Existe-t-il une route practicable et exécutable au nord du sommet de partage entre Québec et les prairies ? Combien coûtera ce chemin de fer ? Quelles en sont les perspectives au point de vue de la colonisation ? Quelles sont les ressources naturelles du territoire ? Existe-t-il une bonne raison de croire qu'il y aura un trafic local suffisant pour entretenir le réseau ? Ces questions, ainsi que d'autres qui s'y rattachent intimement, devraient, il me semble, être d'abord étudiées avant que le gouvernement responsable de ce pays nous demande de nous engager dans une entreprise aussi vaste que celle-là.

J'espère que la Chambre me pardonnera d'avoir lu des extraits aussi longs du discours de M. Blair. Il est du Nouveau-Brunswick et les habitants de cette province sont des gens très intéressants. Nul homme public, sans en excepter aucun, n'aurait pu exprimer plus clairement et d'une façon plus convaincante que M. Blair les objections à ce projet extraordinaire du gouvernement. L'attitude prise par M. Blair est un des épisodes plus remarquables de l'histoire politique de ce pays. M. Blair avait la confiance de sa province ; il administrait un des ministères les plus importants du pays, et il occupait une place très élevée dans les conseils de la nation ; le discours qu'il prononça au sujet du projet du gouvernement fut certainement le discours le plus important de sa vie ; mais il battit soudainement en retraite. Cela cependant ne diminue pas l'importance de son discours. Ses paroles sont là, bien qu'il soit silencieux aujourd'hui. M. Blair a prononcé en cette occasion le plus grand discours, et ensuite il est mort, politiquement parlant. D'après moi c'est une syncope du cœur qui est la cause de sa mort. Après qu'il eut prononcé ce discours il était certainement l'un des hommes les plus populaires du Canada. S'il avait alors fait appel au pays, il aurait certainement empêché l'adoption de ce projet. Le gouvernement le savait et il estima que cet homme était trop dangereux pour être laissé en liberté. Au sacrifice même de sa dignité le gouvernement crut qu'il valait mieux s'assurer le bon vouloir de M. Blair, car il savait que M. Blair pouvait empêcher la réussite du transcontinental et amener la défaite du gouvernement. Mais, M. l'Orateur, ce n'est que partie remise. La justice finit toujours par triompher. J'ai une confiance inébranlable dans cet adage. Nous avons donc devant nous un projet que la majorité des électeurs du pays d'après moi désapprouve comme n'étant pas dans les intérêts du pays. Bien que ce projet soit appuyé par un gouvernement puissant et par tous les membres du parti libéral, je doute cependant que le pays consente à l'approuver. Je crois que le gouvernement et le parti libéral ont abusé de leur pouvoir en ces circonstances. Ils n'avaient aucun droit moral ou politique, avec le peu de renseignements en leur possession, d'engager le pays dans cette entreprise gigantesque ou de mettre un fardeau aussi considérable sur les épaules du peuple. On nous parle beaucoup de ce que les actionnaires du Grand-Tronc-Pacifique disent et pensent, mais on ne nous dit pas, ce que le peuple pense ou va faire. Nous l'apprendrons cependant lorsque le temps sera arrivé. Le tour du peuple viendra. Il est un peu abasourdi dans le moment. Il ressemble aux membres du comité des chemins de quand ce projet leur fut soumis pour la première fois et qu'on déployât sur les murs de la salle du comité la grande carte géographique montrant le tracé du chemin de fer. Chacun se regardait, libéraux et conservateurs avec un sentiment de surprise et d'étonnement ; mais je demande

à tous aujourd'hui si après réflexion ils peuvent dire que ce projet est sage et conforme à l'esprit des affaires. Je ne crois pas qu'il y ait un membre du parti libéral dans cette Chambre qui oserait dire qu'il conduit ses propres affaires de cette manière.

On n'apprécie pas la lutte que la gauche fait à ce projet. La droite nous accuse de nous opposer au développement du pays. Eh bien, M. l'Orateur, ce reproche ne saurait nous atteindre, car le passé du parti conservateur prouve le contraire. Si le pays est prospère aujourd'hui tout le monde admet que c'est dû à la politique inaugurée par le parti conservateur, politique qui a fait du Canada un grand pays.

Dans un discours très habile l'autre soir un membre du parti libéral a fait des comparaisons entre le coût de la construction du Pacifique Canadien et le coût probable du transcontinental projeté ; mais il est impossible de faire des comparaisons justes entre les deux projets. Nous connaissons tous les difficultés et les obstacles que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a rencontrés. Le pays à travers lequel ce chemin de fer devait passer n'était pas connu, et la compagnie a eu à combattre une très forte opposition de la part d'hommes politiques ayant une grande influence non seulement au Canada mais sur les marchés monétaires du monde. Le temps cependant a prouvé que les adversaires du Canadien du Pacifique se trompaient, et on a aujourd'hui la preuve que ce chemin était d'une importance vitale pour ce pays. Une des objections les plus fortes que l'on apporte contre la construction du transcontinental proposé est que la division de l'est dans la province de Québec et celle du Nouveau-Brunswick sera un chemin rival à l'Intercolonial qui a déjà coûté tant d'argent au pays. Cette objection a été faite plusieurs fois, mais on ne peut la répéter trop souvent. La Chambre peut être fatiguée de l'entendre mais le pays ne s'en fatiguera pas, et il faut la répéter constamment pour en bien impressionner l'opinion publique. On n'est pas renseigné sur le pays que doit traverser le chemin entre Lévis et l'extrémité-nord de la province du Nouveau-Brunswick. Ce pays a été exploré, mais pas en vue je crois d'y construire un chemin de fer comme celui que l'on se propose de construire, c'est-à dire un chemin de fer égal au Grand Tronc entre Montréal et Toronto. Tous les renseignements que j'ai pu obtenir sur ce pays disent qu'il n'est pas propre à un chemin de fer de premier ordre.

Je ne m'oppose pas à ce que l'on ouvre ou développe ce pays. Je voudrais que les paroisses d'en arrière, près de la frontière du Maine, eussent un chemin de fer. Ce leur serait d'un grand avantage, mais je ne crois pas que ce chemin de fer devrait faire partie d'un chemin de fer transcontinental, vu la route magnifique que nous avons dans l'Intercolonial qui court parallèlement au chemin proposé jusqu'à la Rivière du Loup. Je crois qu'à cet endroit la distance entre l'Intercolonial et la frontière n'est que 30 milles ou peut-être moins. En faisant passer le transcontinental par là on ne raccourcit pas beaucoup la distance et je ne crois pas que l'on soit justifiable de construire cette partie du chemin. Une fois que l'on aura atteint la province du Nouveau-Brunswick, car je suppose qu'on l'atteindra d'une façon quelconque, je considère que la route la plus locale et la plus naturelle pour un chemin de fer serait de descendre dans la vallée de la rivière Saint-Jean jusqu'à Fredericton, et de ce point atteindre Moncton par un embranchement via Chipman. Ce pays a déjà été exploré; il est plat et convient bien pour un chemin de fer. On pourrait construire un autre embranchement jusqu'à la ville de Saint-Jean. La proposition du premier ministre est de construire une ligne droite traversant la province du Nouveau-Brunswick. Je ne crois pas que ce soit praticable. Cela coûterait très cher et d'après la connaissance que j'ai de cette partie du pays je ne crois pas qu'on puisse le construire sans dépenser beaucoup d'argent. Si vous suivez la vallée de la rivière Saint-Jean vous avez une route naturelle et la plus directe jusqu'à l'océan. On ne pourra pas dire que ce chemin de fer est un rival de l'Intercolonial, parce qu'il serait en ligne presque directe jusqu'à la mer et qu'il raccourcirait la distance à parcourir pour atteindre Moncton; cette route sera plus facile que celle traversant la partie sauvage de la province. Dans tous les cas nous, n'avons aucunes données exactes sur lesquelles nous puissions nous baser. Le gouvernement procède tout simplement à l'aveuglette. J'ai encore une autre objection à faire. Je trouve mal que le gouvernement se soit allié à la compagnie du Grand Tronc. Pourquoi le gouvernement n'agit-il pas ouvertement comme des gens d'affaires le ferait ? Pourquoi ne donnerait-il pas avis qu'il veut construire un chemin de fer transcontinental et pourquoi n'accepterait-il pas la proposition de M. Blair de voter l'argent nécessaire pour obtenir les renseignements requis. Le parlement serait-il unanime à appuyer cette manière d'agir. Les deux partis finiraient par voter l'argent nécessaire pour le développement rationel du pays. Les deux partis sont en faveur de la construction d'un chemin de fer transcontinental, mais le peuple veut que le gouvernement se renseigne avant d'agir. Je voudrais voir l'Intercolonial prolongé aussi vite que possible jusqu'à la Baie Georgienne et de là jusque dans les Territoires du Nord-Ouest. Il est impossible que tous ceux qui ont porté un peu d'attention ou ont un peu étudié la question ne voient pas que le projet du chef de l'opposition est le plus prompt, et le plus efficace pour remédier à l'encombrement du trafic dans l'ouest. On y arrivera bien plus rapidement et à bien meilleur marché qu'en

construisant une ligne de Québec à North-Bay et de North-Bay à Winnipeg.

J'ai déjà dit que je n'approuvais pas l'espèce de contrat de société que le gouvernement a passé avec la compagnie de chemin de fer pour la construction de ce transcontinental, parce que je crois que la Compagnie du Grand Tronc ou toute autre compagnie qui serait alliée avec le gouvernement, occupera la position d'un intermédiaire recueillant les profits et bénéfices qui devraient aller au peuple.

On a dit qu'un gouvernement ne pouvait pas construire ou exploiter un chemin de fer comme il doit l'être à cause des influences politiques. Mais je crois que l'on pourrait se mettre à l'abri de ces influences pernicieuses en nommant une commission qui serait indépendante du gouvernement, et je crois qu'un chemin de fer traversant le pays d'un bout à l'autre pourrait être construit et exploité par le gouvernement à l'avantage de tout le pays. Le moindre de ces avantages serait la réglementation des tarifs de transport sur les autres lignes. Je n'espère pas dissuader le gouvernement de suivre la ligne de conduite qu'il a adoptée, mais j'ai confiance que le peuple aura son mot à dire plus tard et refusera de sanctionner ce projet.

J'ai été très désappointé de ne pas voir le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Emmerson) prendre part à ce débat. Je crois qu'il aurait dû le faire, mais je ne sais si c'est volontairement ou s'il en a été empêché par ses collègues. J'espère que le temps n'est pas éloigné où les électeurs du pays comprendront l'importance de la question qui nous occupe et se lèveront dans leur puissance et disperseront aux quatre vents du ciel le projet qui est maintenant soumis à la Chambre et contre lequel j'enregistrerai mon vote.

M. I. Kent propose l'ajournement du débat.

La motion est adoptée. Le débat est ajourné.

DEMANDE DE RAPPORTS.

M. R. L. BORDEN : Je voudrais rappeler à la mémoire du gouvernement deux rapports que j'ai demandés il y a trois ou quatre semaines. Un de ces rapports a trait à certains documents concernant l'amélioration des cales de radoub sur la côte du Pacifique. Un autre se rapporte au contrat pour le transport des malles partant des ports du Saint-Laurent. Je veux appeler l'attention du gouvernement sur certains décrets ministériels qui ont dû être adoptés concernant le transport de marchandises à bord de navires américains entre les ports de la Colombie Anglaise et les ports du Yukon. L'honorable ministre des Douanes (M. Paterson) a déclaré qu'il n'avait aucune objection à produire ces décrets du conseil devant la Chambre. Ces décrets ne peuvent pas être très longs et ils auraient pu être déposés avant aujourd'hui. Je signale ce fait à l'attention du gouvernement parce qu'il arrive très souvent que ces rapports sont déposés si tard dans la session qu'il est absolument impossible de les étudier et de les discuter. S'il n'y a pas suffisamment d'employés pour transcrire ces documents d'une façon expéditive ainsi qu'il est nécessaire, il serait peut-être bon d'augmenter le personnel, mais autant que je puis savoir, le personnel actuel devrait suffire à préparer ces documents promptement.

L'honorable W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Je rappellerai la chose à la mémoire des ministre desquels ces questions relèvent. Si les documents ne sont pas très longs je ne vois pas par exemple pourquoi ils ne sont pas produits immédiatement; mais j'appellerai l'attention de mes collègues sur la question.

L'honorable M. Fielding propose l'ajournement de la Chambre, et à 11 heures 45 la séance est levée.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 19 avril 1904.

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

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 65) concernant certains brevets d'invention de Lewis E. Curtis.—M. Ross (Ontario.)

Bill (n° 66) concernant la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Nord et d'Omineca.—M. McCreary.

Bill (n° 67) concernant la Compagnie d'assurance contre les accidents d'Ontario.—M. Cowan.

Bill (n° 68) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Baie d'Hudson et du Nord-Ouest.—M. Scott.

Bill (n° 69) constituant en corporation la Compagnie d'assurance sur la vie dite " Monarque ".—M. Osler.

EXPLICATIONS SUR UNE QUESTION PERSONNELLE.

M. R. L. BORDEN : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, M. l'Orateur, je désire donner lecture d'une lettre que j'ai adressée au chef du personnel des sténographes des Débats, ainsi que sa réponse à cette lettre :

Chambre des communes,
Ottawa, 18 avril 1904.

Cher M. Horton,—Si ce n'est pas causer trop d'ennuis à votre personnel, j'aimerais à savoir si dans mon discours du 5 avril j'ai réellement employé le mot " publié " tel que rapporté à la

page 872 (version anglaise non corrigée) des Débats. Il est possible que ce soit une erreur d'écriture, car je sais par expérience qu'il s'en produit quelquefois inévitablement.

Votre tout dévoué,
R. L. BORDEN.

Au chef du personnel des sténographes.

Bureau des sténographes officiels des Débats de la Chambre des communes.
Ottawa, 18 avril 1904.

Cher M. Borden,—En réponse à votre note de ce jour me demandant si dans votre discours du 5 avril, vous avez employé le mot "publié" tel que rapporté, je dois vous dire qu'après avoir été aux renseignements, j'ai constaté que vous ne vous êtes pas servi de ce mot, mais du mot "séparé". Le mot "publié" est une erreur de transcription, commise dans le bureau comme cela arrive quelquefois.

Regrettant, au nom du bureau, les ennuis que cette erreur a pu vous causer, je demeure

Votre respectueux serviteur,
ALBERT HORTON,
Sténographe en chef.

M. R. L. Borden, M.P.,
Chambre des communes.

DEMANDES DE RAPPORTS.

M. T. C. CASGRAIN : Je prendrai la liberté de rappeler à l'honorable premier ministre sa promesse du 7 avril courant, de déposer le texte du décret ministériel rendu en conformité de l'Acte 3, Edouard VII, chapitre 53, transportant au ministère de la Marine et des Pêcheries, la charge, la direction et l'administration de certains travaux publics. Mon très honorable ami a promis de déposer une copie du décret sur le bureau de la Chambre. Je lui ferai remarquer que le 19 mars, le journal "Le Canada," de Montréal, a publié ce qu'il prétend être une copie de ce décret, et il me semble qu'il devrait être aussi en la possession de la Chambre.

Je rappellerai aussi à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Préfontaine) qu'il n'a pas encore produit le compte de M. P. V. Savard. Je considère que je ne suis pas bien traité dans cette affaire. C'est le premier jour de la session, consacré aux députés, que la Chambre a ordonné la production de ce compte. Je n'engagerai pas un débatsur cette question, aujourd'hui, mais l'occasion s'en présentera peut-être un autre jour.

Le PREMIER MINISTRE : Je crois que je pourrai déposer ce texte demain.

LE TARIF—DROITS SUR LES LAINAGES ET COTONNADES.

M. ROBERT A. PRINGLE : M. l'Orateur, avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire revenir sur un incident qui s'est produit au cours du débat d'hier. Si c'est nécessaire, je terminerai mes remarques par une demande d'ajournement.

Au cours de la discussion, l'honorable député de Guysborough (M. Sinclair) avait dit :

Les honorables députés de la droite ont pour devise : Le Canada aux Canadiens.

M. R. L. BORDEN.

Comme j'avais l'honneur de lui succéder, j'ai répliqué à cela que la politique du parti libéral n'avait pas été une politique essentiellement nationale. Voici les paroles dont je me suis servi :

En ces dernières années, à mon sens, la politique du parti libéral a été préjudiciable aux intérêts du Canada. L'abaissement du tarif que prêchent ces messieurs de la droite a causé la ruine de certaines de nos plus importantes industries. Comme ce n'est pas le moment de traiter cette question, je me contenterai de dire que les fabriques de lainages du Canada ont fermé leurs portes parce que le gouvernement libéral dont, suivant l'honorable député, la politique est si avantageuse pour les Canadiens, a remanié le tarif de façon à favoriser l'étranger au détriment de notre pays.

L'honorable ministre des Finances (M. Fielding) m'interrompît alors, pour dire :

Mon honorable ami voudrait-il me permettre de lui dire que j'ai par devers moi une circulaire où cette compagnie de lainages déclare qu'elle n'a pas fermé ses portes et qu'elle sollicite des commandes ?

A cela, j'ai répliqué :

L'honorable ministre voudra bien aussi me permettre de lui dire que la Cornwall Manufacturing Company a fermé ses portes et que tous ses biens meubles et immeubles ont été vendus.

Si l'honorable ministre des Finances a en sa possession une circulaire des propriétaires des fabriques de lainages de ce pays, disant qu'ils ne se préparent pas à cesser les opérations, il me semble qu'en toute justice il aurait dû nous communiquer le texte de cette circulaire. J'ai pris des renseignements auprès du président des plus importantes fabriques de lainages du Canada, et il me déclare qu'aucune circulaire de cette espèce n'a été envoyée.

J'ai prétendu hier que l'industrie des lainages au Canada périclitait, grâce au tarif du parti libéral et qu'au cours de l'année 1903, nous avions importé pour $13,000,000 de lainages. Depuis, je me suis donné la peine de faire le calcul exact de ces importations depuis l'adoption du tarif différentiel. Voici ce que j'ai constaté : en 1897, nous en avons importé pour $7,177,954 et ce chiffre est allé sans cesse en augmentant, jusqu'en 1903. En 1903, l'importation des lainages a été de $13,612,942, soit une augmentation de $6,434,988, depuis l'adoption du tarif différentiel.

J'étais dans le vrai en disant que les fabriques de lainages du Canada fermaient leurs portes, ou les avaient fermées. Consultons le recensement de 1901, fait par nos adversaires. On y constate qu'en 1891, il y avait 213 fabriques de lainages dans le pays, et qu'elles produisaient pour plus de $8,000,000 de marchandises. En 1901, nous n'en avions que 157 et depuis, un grand nombre ont été fermées, mais nous n'avons pas de statistique officielle plus récente que 1901. Cette année-là, la production de nos fabri-

ques de lainages n'a pas dépassé $7,359,000. Quatre fabriques formant ce qu'on appelle "The Canadian Woolen Mills (Limited)" discontinuent les opérations. Les portes seront fermées le 12 mai. Je répète que cette compagnie n'a pas envoyé de circulaire disant qu'elle ne cesse pas les opérations. Voici ce qu'elle a fait: elle a adressé une circulaire à ses clients les informant qu'elle remplirait les commandes qu'elle avait reçues et acceptées, mais qu'elle se réservait le droit d'accepter ou refuser les commandes qui lui parviendraient. La raison en est bien évidente. Cette compagnie possède tout l'outillage et le personnel nécessaires, et si elle peut continuer les opérations jusqu'au 12 mai, date à laquelle les fabriques seront mises en vente, ce sera beaucoup plus avantageux pour elle. Au lieu de vendre des fabriques fermées et improductives elle les vendra en pleine exploitation.

Voyons maintenant ce que sont ces quatre fabriques en question. Elles représentaient un capital de plus d'un million de dollars. Les directeurs de cette compagnie se sont adressés au gouvernement à mainte reprise. Moi-même, depuis 1901, je n'ai pas manqué une occasion de prendre la parole dans cette Chambre, pour plaider la cause des fabricants de lainages canadiens. Comme je l'ai déjà dit, la ville que j'ai l'honneur de représenter possède une fabrique de lainages qui emploie 150 ouvriers. Elle possède un outillage perfectionné; c'est une fabrique tout à fait moderne et une précieuse acquisition pour notre ville. Souvent les intéressés sont venus à Ottawa demander au gouvernement de modifier le tarif, afin de leur permettre de subsister. On a toujours refusé de les entendre. Finalement, fatigués d'attendre, ils ont fermé l'établissement et vendu l'outillage. Nous savons tous que cette industrie a été la première en butte aux attaques des honorables députés de la droite. Je ne sais pas à quoi attribuer l'honneur de cette distinction, mais il n'en est pas moins vrai qu'elle a été la première victime de leurs lois fiscales.

Examinons maintenant la question à un autre point de vue. En 1893, nous avons importé pour $1,985,489 de laine simplement lavée et destinée à être employée dans nos fabriques. L'an dernier—1903—ces mêmes importations ne se sont élevées qu'à $1,239,998. C'est donc une diminution de $650,000 ou un tiers. Mais ces chiffres ne donnent pas une juste idée de la situation, car la laine de provenance canadienne est exportée en bien plus grande quantité; en 1897 nous en avons exporté pour $201,481, tandis qu'en 1903, cette exportation atteignait $382,935, ou $180,000 de plus. Cela non plus, ne rend pas exactement la situation, car il va sans dire que si les commandes diminuent, la production n'est pas ce qu'elle aurait été dans d'autres conditions. Mais en prenant les chiffres tels qu'ils sont, nous avons une diminution de $650,000 dans l'importation et de $180,000 dans la production indigène de la matière brute, soit une diminution totale de $830,000. A quoi attribuer cela ? les demandes pour les lainages ont augmenté dans le pays, et malgré cela, la quantité de matière brute employée a diminué. Je comprends que l'honorable ministre de l'Intérieur qui désire la ruine de ces industries dit que si l'industrie des tissus en laines ne peut pas prospérer avec un tarif de 23½ pour 100, elle doit disparaître. Ses paroles sont :

> Plus vite ces fabriques seront fermées, mieux ce sera.

Je suis convaincu M. l'Orateur, que tous les membres du cabinet ne partagent pas cette manière de voir. Bien qu'il y en ait parmi eux qui verraient avec plaisir la ruine de toutes nos industries, il y en a d'autres qui seraient favorables à une législation fiscale de nature à favoriser le développement des industries nationales. Je n'ai pas perdu toute confiance dans le ministre des Finances. Je lisais dernièrement un de ses discours prononcé à un banquet, à Halifax, le 12 décembre 1902, et rapporté par le "Globe" de Toronto. J'ai surtout remarqué le passage suivant :

> M. Fielding parlant du tarif dit : S'il existe des inégalités qui devraient disparaître, nous sommes prêts à étudier la question et à y apporter remède. Si les conditions sont modifiées par l'établissement de quelques nouvelles industries, si les conditions à l'étranger, sont telles qu'elles nuisent à notre commerce, en un mot, s'il est survenu quelque chose de nouveau, nous ne prétendons pas fermer les yeux à l'évidence, mais nous disons que tant que le pays prospérera avec le tarif actuel, il n'y a pas de raison de faire de l'agitation pour ramener le régime des tarifs élevés.

Permettez-moi, M. l'Orateur, d'exposer les raisons que j'ai de provoquer ce débat. L'industrie des lainages dans ce pays n'est pas prospère, elle périclite, les fabriques ferment leurs portes d'un bout à l'autre du pays, et je dis qu'il est grandement temps que le gouvernement lui vienne en aide. Comparons un instant la position de cette industrie au Canada et aux Etats-Unis. Nous sommes protégés par un tarif de 23½ pour 100, tandis que celui de nos voisins est de 60 et 150 pour 100. Sous l'administration Cleveland, cette industrie traversa une crise aux Etats-Unis, de nombreuses fabriques furent fermées dans tous les Etats de l'Union, et ce n'est qu'après l'élévation du tarif qu'elle reprit vigueur.

Ici, au Canada, nous sommes obligés de payer à nos ouvriers des salaires plus élevés que dans les autres pays. Pour une fabrique employant le même nombre d'ouvriers, les gages seraient de $101,730 au Canada, de $73,950 en Angleterre, et de $52,590 seulement en Allemagne.

Je suis en faveur de la protection pour les ouvriers de ce pays ; je veux que leurs sa-

laires soient aussi élevés que ceux des ouvriers des Etats-Unis et le moyen de les protéger, c'est de donner aux industriels un tarif protecteur qui leur permette de payer leurs ouvriers aussi cher qu'aux Etats-Unis.

J'ai dit un mot, hier, des circulaires électorales qu'on a fait distribuer partout dans l'Ouest, affranchies avec le sceau de l'honorable ministre de l'Intérieur. J'en ai une autre ici, dans laquelle il est dit :

Jamais les industriels n'ont été aussi occupés.

Quand je rapportais ces faits à la Chambre, quand je disais que l'industrie des lainages périclite au Canada, que nos fabriques ferment leurs portes, le ministre des Finances me répond que c'est faux, qu'il a entre les mains une lettre déclarant que les fabriques ne seront pas fermées. Je lui demande de produire cette lettre. Je voudrais la voir, car je suis informé que la seule qui ait été envoyée aux marchands dit simplement que ces établissements acceptent encore des commandes.

Que toutes les commandes acceptées par nous, seront, comme par le passé, exécutées aux dates et conditions convenues.

J'ai parlé hier, M. l'Orateur, de différentes déclarations faites par les membres du gouvernement. Dans l'Ouest, l'honorable ministre de l'Intérieur prêche un tarif réduit ; dans les centres industriels, le ministre de la Marine et des Pêcheries est en faveur d'un tarif élevé. Depuis quelque temps, le cabinet s'est enrichi d'un nouveau ministre, dans la personne de l'honorable Charles S. Hyman, de London. J'espère qu'il sera fidèle à la devise " Le Canada aux Canadiens ". Je me permettrai de citer quelques-unes de ses déclarations, telles que publiées par le " Globe " de Toronto, et j'aimerais à savoir ce qu'elles signifient, si ce n'est pas une plus grande protection. Peu m'importe d'où vienne cette protection ; peu m'importe qu'elle nous soit donnée par les libéraux ou par les conservateurs. Ce que je veux, c'est que les ouvriers de ce pays soient protégés. Je ne veut pas voir se renouveler le spectacle que j'ai eu sous les yeux l'an dernier, dans la ville où j'habite, lorsqu'un certain nombre d'ouvriers qui avaient acquis une modeste aisance furent obligés de s'expatrier à la suite de la fermeture de la fabrique de lainages. Ils ne connaissaient que ce seul métier, et non seulement ils durent quitter la ville, mais ils furent obligés d'aller aux Etats-Unis. Je veux que ces ouvriers restent au pays, et nous pouvons les retenir avec une bonne politique douanière. Voici ce que disait l'honorable député de London (M. Hyman) :

Le Grand-Tronc-Pacifique en abaissant les taux de transport dans l'Ouest, contribuera beaucoup à rendre un tarif protecteur populaire. On a reproché au parti libéral d'être inconséquent en matière de tarif douanier, mais je ne crois pas que nous devions être tenus responsables des opinions que de simples particuliers ont pu émettre à une époque où le pays n'avait pas pris le développement qu'il a atteint aujourd'hui.

Quels sont ces simples particuliers ? Veut-il parler du ministre de l'Intérieur qui déclare que si l'industrie des lainages ne peut pas subsister par elle-même, il vaut mieux qu'elle disparaisse ? Faisait-il allusion à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries ? Quels sont ces particuliers dont il ne faut pas s'occuper ? L'honorable député de London se trouvait alors dans le grand centre industriel du pays, dans la métropole commerciale du Canada, à Montréal, et il s'est sans doute imaginé que ses auditeurs aimeraient à être mis sous l'impression que le parti libéral favorisait la protection et que la construction du Grand-Tronc-Pacifique aurait pour conséquence de rendre la protection plus populaire dans le pays.

J'ai provoqué ce débat, M. l'Orateur, pour savoir où l'honorable ministre des Finances s'est procuré cette lettre, pour savoir si elle contient une affirmation directe, puisqu'il dit expressément :

Je possède un exemplaire d'une circulaire dans laquelle les administrateurs de cette fabrique de lainages affirment que leur maison est en pleine opération.

Où est cette lettre ? Où est la déclaration de cette compagnie que ces établissements ne seront pas fermés ? Je voudrais que l'honorable ministre des Finances déposât la lettre sur le bureau de la Chambre, parce que des personnes en qui j'ai toute confiance m'informent que pas un fabricant de tissus de laine, au Canada, n'a écrit une semblable lettre.

Il est malheureux que durant les six ou sept années de l'application de ce tarif différentiel, nous ayons envoyé près de $60,000,000 de notre argent à l'étranger, pour acheter des lainages importés, dont une partie venait sans doute d'Angleterre, mais dont une partie considérable aussi, est venue d'Allemagne ; car ces marchandises profitaient des avantages du tarif différentiel en passant par l'Angleterre pour y subir quelque procédé insignifiant.

Durant l'exercice de 1902, nous avons importé pour plus de $20,000,000 de lainages et de cotonnades. Le tarif différentiel a aussi causé un tort considérable à l'industrie du coton, en ce pays, mais je n'entreprendrais pas de traiter cette question à présent. L'occasion s'en présentera lors du débat sur le budget, et si j'anticipe sur les événements, c'est pour bien faire comprendre à l'honorable ministre des Finances que l'industrie des lainages et celles des cotonnades ont à se plaindre du tarif différentiel. Lorsqu'il sera appelé à prononcer son exposé budgétaire, il ne pourra pas dire, comme les années précédentes, que le seul inconvénient dont se plaignent les manufacturiers, c'est d'être trop occupés pour exécuter toutes les commandes qu'ils reçoivent. Il est maintenant averti qu'ils ne sont pas si occupés que cela, qu'une partie des filatures de Valleyfield est

fermée, que celles de Cornwall devront diminuer les heures de travail et que tout cela est dû à la concurrence des produits importés.

J'espère qu'il tiendra compte de tout cela, et que dans son discours sur le budget, il n'oubliera pas de venir en aide à ces industries. Il n'y a pas de raison pour qu'on les laisse disparaître. Je ne plaide la cause des industriels, mais celle des ouvriers, celle de ceux qui veulent vivre au Canada et qui, si ces fabriques sont fermées, seront obligés de plier bagage et d'aller chercher de l'ouvrage dans les filatures de la Nouvelle-Angleterre. M. l'Orateur, j'ai l'honneur de proposer que la séance soit levée.

L'honorable W. S. FIELDING (ministre des Finances) : M. l'Orateur, si la chose pouvait avoir quelqu'importance, à l'heure qu'il est, je n'aurais aucune hésitation à affirmer que 95 pour 100 des industries du pays sont dans un état de prospérité qu'elles n'ont jamais connu sous le régime de la politique nationale. Mais je ne vois pas d'intérêt à engager une discussion sur cette question dans le moment. Notre mode de gouvernement et nos institutions parlementaires nous offrent une infinité de moyens de saisir la Chambre de la question fiscale, mais je ne crois pas me tromper en disant que c'est la première fois, depuis que j'ai l'honneur d'occuper un siège dans cette salle, qu'il nous est donné de voir un député demander l'ajournement de la séance dans le but de provoquer un débat au sujet du tarif. Je ne suivrai donc pas l'honorable député (M. Pringle) sur le terrain du plus ou moins de prospérité de nos industries en général, et de celle des filatures, en particulier.

Mais il a aussi rappelé un incident du débat d'hier et m'a demandé des explications. J'admets que sur la question des faits, il a droit à une explication et je me propose de la lui donner, aussi complète que possible. J'ai compris que ses remarques se rapportaient à la nouvelle publiée dernièrement dans les journaux et disant que la "Canadian Woollen Mills Co. (Limited)" avait cessé ses opérations. Que j'aie eu tort ou raison d'interpréter ainsi ses remarques, c'est peut-être matière d'appréciation, mais en relisant le débat d'hier, je constate qu'il parlait de l'industrie des lainages, en général, et s'il n'avait pas dans l'idée, cette compagnie en particulier, je me suis trompé. Mon interruption et ce qui s'en est suivi, démontrent clairement que j'étais sous l'impression qu'il s'agissait de cette compagnie. Etant sous l'impression que l'honorable député voulait faire allusion à la nouvelle publiée récemment au sujet de la fermeture prochaine ou probable des fabriques de la "Canadian Woollen Mills Co.", je suis intervenu dans la discussion pour dire :

Mon honorable ami me permettra-t-il de lui apprendre que je possède un exemplaire d'une circulaire de cette compagnie disant que son établissement fonctionne et qu'elle est prête à remplir toute commande qui lui sera faite ?

Je donnais cela comme la substance d'une circulaire que j'avais reçue, que j'avais lue et que je puis relire, si c'est nécessaire.

M. PRINGLE : Puisque l'honorable ministre parle d'une circulaire, la produira-t-il?

M. FIELDING : J'en déposerai avec plaisir une copie. Je ne l'ai pas sur moi dans le moment. Si l'honorable député avait donné avis de son intention d'en demander la production, je l'aurais déjà produite. Il est vrai que quelques minutes avant mon arrivée, il avait fait savoir à la Chambre qu'il soulèverait cette question. Mais dans tous les cas, il admet que la circulaire a été envoyée, puisqu'il dit : Où sont dans cette circulaire les mots disant que les fabriques ne seront pas fermées? Je ne me rappelle pas le texte même de la circulaire, mais la compagnie y sollicite des commandes, et comment pourrait-elle le faire, si elle devait fermer ses portes?

J'ai dit que la compagnie avait envoyé une circulaire relative aux bruits qui avaient couru concernant la fermeture des fabriques, et pour faire cesser tout malentendu, elle disait qu'elle tenait à avertir ses clients qu'elle continuait ses opérations et sollicitait des commandes. C'est là la substance de la circulaire publiée par la compagnie et dont j'ai eu un exemplaire entre les mains. Je crois pouvoir me le procurer de nouveau. Elle a même été publiée dans les journaux, il y a un jour ou deux, si je ne me trompe. Je crois l'avoir lue dans un journal de Toronto. Quoi qu'il en soit, j'ai fait cette affirmation en m'appuyant, non sur une lettre confidentielle et privée, mais sur une circulaire publiée par la compagnie, dans laquelle cette dernière déclarait continuer ses opérations et solliciter des commandes.

Je n'ai pas l'intention de discuter aujourd'hui l'effet que cela peut avoir sur l'industrie des lainages ou sur le tarif, en général. Je répète que j'ai donné la substance d'un écrit rendu public, et je crois pouvoir produire le document lui-même.

M. W. R. BROCK (Toronto-centre) : M. l'Orateur, comme je suis personnellement intéressé dans cette question, on me permettra peut-être de donner quelques explications. La "Canadian Woollen Mills Co." possède quatre fabriques. Deux sont fermées depuis six mois, par suite du manque de commandes. Nous avons cherché à attirer quelques-uns des ouvriers de ces fabriques, à nos fabriques de l'ouest, mais nous n'avons pu en avoir un seul. Avec le tarif actuel, nous ne pouvons pas offrir des salaires assez élévés et la plus grande partie de ces ouvriers est partie pour les Etats-Unis. Nous avons une grande fabrique à Waterloo et une autre à Hespeler. Elles sont encore en activité, mais notre intention est de les fermer.

Nous avons publié la circulaire en question, mais il n'y est pas dit que ces fabriques étaient fermées. Nous n'y disons pas non plus qu'elles doivent rester en opération. Nous y disons simplement que la compa-

gnie est prête à exécuter les commandes qu'elle recevra. Nous avons eu la précaution de n'en pas accepter qui nous occuperaient au delà du 12 mai, date fixée pour la vente des fabriques, d'ici là, nous avons entrepris de faire ce que le gouvernement refuse de faire—protéger nos ouvriers, même en y perdant de l'argent, avec l'espérance que la vente sera plus avantageuse si elle a lieu pendant que les fabriques seront en activité. Si nous acceptons des commandes, nous les transporterons à la nouvelle compagnie et cela ne pourra qu'augmenter la valeur de nos fabriques.

J'ai conclu de l'ensemble des remarques de l'honorable ministre des Finances qu'il voulait faire tourner la discussion au profit de son parti, en disant que ces fabriques sont en pleine activité, qu'elles ne manquent pas de commandes. Or, M. l'Orateur, je suis en état d'affirmer, et il est peut-être temps que la chose soit connue, que depuis quatre ans nous maintenons ces fabriques en opération au coût d'une perte de $50,000 par année. Nos pertes ont commencé avec le tarif de préférence, et elles ont augmenté à mesure que la préférence augmentait. A mesure que la préférence devenait plus considérable, les commandes devenaient moins importantes et les marchands canadiens ont commencé à envoyer de fortes commandes aux industriels du Yorkshire, parce que les fabriques canadiennes ne pouvaient pas lutter, sous l'empire de ce tarif, avec les grandes fabriques du Yorkshire et d'Allemagne. C'est tout ce que j'ai à dire pour le moment. Comme l'a fait remarquer l'honorable ministre des Finances, j'espère que nous aurons une autre occasion de discuter cette question.

M. PRINGLE : Avant que la motion soit mise aux voix, je désire dire que j'ai vu avec plaisir l'honorable ministre des Finances admettre que la circulaire qu'il a reçue ne contient pas les paroles qu'il a citées hier.

L'honorable M. FIELDING : Je n'ai pas prétendu faire une citation ; je donnais simplement la substance.

M. PRINGLE : L'honorable ministre a dit :

Mon honorable ami me permettra-t-il de lui apprendre que je possède une circulaire de cette compagnie disant qu'elle n'a pas cessé ses opérations ?

M. HYMAN : Cela est-il emprunté aux Débats revisés ou non revisés

M. PRINGLE : Je suis heureux que le ministre des Finances ait fait cette rectification car depuis le peu d'années que j'occupe un siège dans cette Chambre, je n'ai jamais rien avancé que je ne crus absolument exact, et quand j'ai dit hier que les fabriques de lainages de ce pays fermaient leurs portes, et que quelques-unes étaient déjà fermées, je savais ce que je disais et j'en étais absolument certain. J'ai été grandement surpris d'entendre l'honorable ministre des Finances m'interrompre et dire qu'il avait une circulaire disant expressément que ces fabriques n'étaient pas fermées.

Il se trouve maintenant qu'il n'a pas de semblable circulaire, qu'il ne l'a jamais eue, qu'il ne peut pas la produire, car elle n'a jamais existée. Il n'aurait pas dû m'interrompre et chercher à créer dans le public l'impression que cette compagnie avait publié une circulaire dans laquelle elle disait que ces fabriques ne sont pas fermées. Je suis content que ces explications aient été données, puisqu'elle corroborent l'exactitude de mes affirmations.

M. R. L. BORDEN : Puisque l'allusion que vient de faire l'honorable député de London (M. Hyman) était sans doute à mon adresse, je me permettrai de lui dire que lorsque j'ai établi, l'autre jour, une distinction entre les Débats revisés et non revisés, j'ai parlé au meilleur de ma connaissance, et que ma prétention se trouve corroborée par la lettre dont j'ai donné lecture à la Chambre au commencement de la séance.

L'honorable C. S. HYMAN (London) : Un mot, seulement, M. l'Orateur. On a discuté l'autre jour la question de savoir s'il était permis de citer l'édition non revisée des Débats. Aujourd'hui, un honorable membre de la gauche cite, non l'édition non revisée des Débats, mais un compte rendu de journal. Ce compte rendu est assez fidèle dans l'ensemble. Dans le discours que j'ai prononcé à Montréal, j'ai dit en effet que l'ouest produisait de grandes quantités de produits alimentaires et que l'Est possédait de grandes industries. J'ai fait remarquer que le tarif actuel accordait une forte somme de protection aux industriels. J'ai dit aussi, ce que je crois vrai, que la construction du Grand-Tronc-Pacifique améliorerait considérablement le sort de la population du Nord-Ouest qui n'est pas industrielle, tout en donnant plus de protection encore aux manufacturiers de l'est, puisqu'ils pourront expédier leurs produits à l'ouest, à moins de frais et plus rapidement.

J'aurais pu en dire davantage et ajouter que les honorables députés de la gauche ne sont pas contents de voir le gouvernement construire ce chemin de fer et qu'ils soulèvent toutes sortes d'objections, plus nombreuses que sérieuses. Quoi qu'il en soit, tous les honorables députés de la droite sont unanimes à reconnaître que le fait que je viens de mentionner est une des grandes raisons qui ont déterminé le gouvernement à entreprendre la construction de ce chemin de fer. Jusque là le compte rendu du journal est véridique.

M. FIELDING : Si la Chambre me le permet, je lui ferai part de la circulaire dont j'ai parlé et que j'ai trouvée reproduite dans les journaux. Elle se rendra compte si ce document établit ou non ma prétention. Il n'a aucun caractère secret ; mais

se trouve déjà dans les journaux. Dans "Le Canada" du 15 courant, ce document est reproduit en toutes lettres, le voici :

Afin d'éviter tout malentendu, nous prenons ce moyen de vous informer, que notre compagnie continue d'accepter des commandes, et que toutes les commandes acceptées par nous seront comme par le passé remplies aux conditions et aux dates sans faute. Toutes répétitions——

Ils ne se contentent pas de demander des commandes pour le présest ; ils en demandent pour l'avenir.

Toutes répétitions de la présente commande devront nous être transmises le plus tôt possible.

Bien cordialement.
CANADIAN WOOLLEN MILLS,
(à responsabilité limitée),
Par GEORGE DAVIDSON.

Quelques DEPUTES : Ecoutez ! écoutez !

M. BROCK : M. l'Orateur, voilà beaucoup de bruit pour peu de chose.

Quelques VOIX : Oh !

M. BROCK : On a beau faire du tapage, il n'en reste pas moins acquis que la filature de laine n'a sollicité des commandes que pour tenir ses employés occupés, les empêcher de se disperser.

Quelques DEPUTES : Oh !

M. BROCK : Attendez un instant. Nous ne nous engagions à remplir que les commandes requises pour maintenir le groupe de nos employés et utiliser la matière première que nous avions en main dans le temps. Il est une interprétation de cette circulaire que le ministre des Finances ne veut pas accepter, mais qui s'imposera à tout homme sincère de la droite. Il se contente d'en vouloir tirer un petit avantage politique. Il est faux que nous ayons l'intention de continuer les affaires, car nous avons annoncé la mise en vente de toutes nos propriétés, et nous vendrons à toute personne qui nous fera une offre raisonnable.

M. W. F. McCREARY (Selkirk) : Avant que ce débat prenne fin, je désire obtenir certains renseignements dont je pourrai me servir dans une discussion ultérieure de cette question. Quand ces messieurs de l'opposition disent que les filatures de laine ont fermé leurs portes, ils devraient spécifier de quelles filatures ils parlent et quelles qualités de marchandises elles fabriquent. On m'a informé récemment qu'une qualité seulement de ces marchandises est atteinte par le tarif différentiel actuel ; c'est la classe des tissus à bon marché utilisés par les ateliers de confections. On m'informe que les ateliers où l'on confectionne des tricots, des couvertures et de belles étoffes sont actuellement en pleine activité. On m'informe que les chemises tricotées, les tricots en général, les bas, mitaines, etc., sont non seulement confectionnés au Canada à profit, mais sont même exportés en Angleterre où ils luttent avantageusement contre la concurrence étrangère. Je puis nommer la personne qui m'a fourni ces renseignements. Il paraîtrait que la filature de laine de Saint-Hyacinthe exporte actuellement des tricots de diverses sortes en Angleterre et y soutient la concurrence. En effet, l'inactivité passagère de quelques filatures de laine ne veut pas dire que l'industrie des lainages en général soit dans un état de stagnation. Je crois me rappeler qu'il y a quelques années, sous l'empire du tarif conservateur, la Compagnie de filature de laine Rosamond, d'Almonte, à plusieurs reprises, ferma les portes de son établissement, pendant un certain temps. Ma mémoire est-elle fidèle ? Ce n'était pas à dire que toute l'industrie des lainages au Canada fût ruinée. Il peut se trouver des filatures de laine, dans certaines catégories spéciales de confections, qui requièrent quelque assistance ; et ce peut être le devoir du gouvernement dans certains cas de s'enquérir de la sorte de protection qu'il faut à telle ou telle industrie. Mais je soumets, d'autre part, que la commission nommée pour cette fin devrait interroger les ouvriers eux-mêmes et ne pas s'en rapporter entièrement aux déclarations des propriétaires de ces filatures. C'est ce que font ces honorables députés. Il est, à ma connaissance, une filature, située à cent milles au plus d'Ottawa, qui a été en activité depuis quarante ans, et pour bien dire a soldé plus de dix fois les frais de son établissement. Certaines machines installées dans cette filature il y a trente ans y sont encore en usage aujourd'hui. Si cette filature était modernisée, ces machines seraient mises au rancart. Ces messieurs devraient avoir soin de se renseigner plus complètement et plus exactement avant de venir déclarer que l'industrie des lainages est en perdition.

M. PRINGLE : M. l'Orateur——

Quelques VOIX : A l'ordre ! à l'ordre !

M. l'ORATEUR : Je rappellerai à l'honorable député de Cornwall qu'il a déjà parlé deux fois. Il me semble qu'il serait beaucoup plus favorable au maintien du bon ordre en cette Chambre, si, sur un fait personnel, l'honorable député se contentait d'avoir parlé deux fois.

M. PRINGLE : M. l'Orateur, si vous voulez me le permettre——

Quelques VOIX : A l'ordre ! à l'ordre !

M. PRINGLE : Un mot seulement.

Quelques VOIX : A l'ordre ! à l'ordre !

M. PRINGLE : La Chambre a permis à l'honorable ministre des Finances de fournir une explication. Je me soumets sans hésiter à votre décision ; je ne demanderai pas qu'on me fasse la faveur qui lui a été accordée ;

mais je prierai un de mes amis de lire l'avis annonçant la mise en vente de ces filatures.

M. R. BORDEN : L'honorable député avait le droit de parler deux fois sans permission spéciale de l'Orateur ; et l'honorable ministre des Finances n'avait droit de parler qu'une fois, mais il a obtenu de la Chambre l'autorisation de parler encore une fois. A mon avis, la même faveur devrait être accordée à l'honorable député de Cornwall.

M. RICHARD BLAIN (Peel) : M. l'Orateur, dès que vous aurez pu faire rétablir le silence sur les sièges de la droite, je ferai la lecture de l'avis suivant publié par le " Globe," de Toronto :

Filatures de laine à vendre. La compagnie dite " Canada Woollen Mills " (à responsabilité limitée) désirant vendre en tout ou en partie ses immeubles et son outillage, est prête à recevoir des soumissions sous enveloppes cachetées (qui seront ouvertes par le bureau de direction le 12 mai prochain) pour l'achat de ces immeubles et outillage, en bloc ou par lot. Conditions : au comptant, etc.

Voici quels sont ces immeubles :—

1. Filature de laine à Hespeler, comté de Waterloo;
2. Filature de laine à Waterloo, comté de Waterloo ;
3. Filature de laine à Carleton-Place, comté de Lanark ;
4. Filature de laine à Carleton Place.

(Signé) GEORGES DAVIDSON,
Secrétaire-trésorier.

Cela, M. l'Orateur, mettra hors de tout doute la vérité de ce qu'a avancé l'honorable député de Cornwall, que l'industrie des lainages en ce pays-ci n'est pas en voie de prospérité.

M. COWAN : Est-ce là un temps favorable pour vendre ?

M. BLAIN : Il ne s'agit pas de savoir si le temps est favorable ou non pour la vente.

M. COWAN : Cela m'a tout l'air d'une annoce faite dans un but politique.

M. BLAIN : Je ferai observer à l'honorable député d'Essex-sud (M. Cowan) que le parti conservateur dans le cours des quatre sessions dernières, a averti le gouvernement que cet état de choses se produirait dans le pays si le tarif n'était pas modifié. Les honorables députés de la droite ne prêtèrent aucune attention à ces avertissements. Ils soutinrent que l'industrie des lainages et les autres industries du pays étaient en voie de prospérité, et que le tarif établi en 1897 était tout ce que le pays pouvait désirer. Ils sont restés insouciants jusqu'à ce que l'état alarmant de l'industrie des lainages ait forcé ces messieurs à offrir en vente à la date du 1er mai, des usines d'une valeur de plus de $1,000,000, en diverses parties du pays. Dans le comté que j'ai l'honneur de représenter, il se trouve une filature qui, primitivement, donnait de l'emploi à 200 ouvriers. Cette filature est devenue de moins en moins prospère, même a dû fermer ses portes, sous l'empire du tarif préférentiel établi par le présent gouvernement ; et bien qu'elle soit encore en activité, sa condition n'est pas très prospère. Je n'en dirai pas davantage, car je me rends compte que ce n'est pas le temps de discuter la situation de l'industrie des lainages au Canada.

M. M. K. COWAN (Essex-sud) : M. l'Orateur, je ne me propose pas de discuter la condition de l'industrie des lainages dans le pays. Il est assez facile, j'imagine, de citer des exemples d'établissements manufacturiers qui sont plus prospères sous une certaine direction que sous une autre. Si l'industrie des lainages est ruinée, ou presque ruinée, au Canada, je ne vois pas comment des hommes d'affaires pourraient s'attendre à ce qu'on leur offrît un prix raisonnable pour ces filatures qu'ils mettent en vente. Dans la circonscription que j'ai l'honneur de représenter se trouve la filature de laine de Kingsville. Durant les élections de 1896, son propriétaire déclara que si le parti libéral était porté au pouvoir, sa filature serait forcée de fermer ses portes. En effet, elle ferma ses portes, mais avant que le tarif eût été modifié ; elle fit faillite, et son propriétaire donna comme excuse qu'il ne pouvait courir les risques d'un changement du tarif ; il ne savait pas encore si le gouvernement allait ou non réduire les droits. Une fois le tarif actuel mis en vigueur, cette filature se mit à confectionner deux fois plus de lainages qu'auparavant, et elle n'a pas cessé de fonctionner depuis.

M. DAVID HENDERSON (Halton) : M. l'Orateur, si le propriétaire de cette filature, dans la circonscription de l'honorable député préopinant, a exprimé la crainte que l'arrivée aux affaires du parti libéral ne ruinât son industrie, c'est que ces messieurs avaient prêché par tout le pays la politique du libre-échange à la mode d'Angleterre. Et si ces messieurs avaient mis leurs doctrines en pratique, il est certain que non seulement l'industrie des lainages, mais bien d'autres industries du pays, se seraient trouvées ruinées. Mais ce propriétaire de filature du comté d'Essex pouvait-il supposer que ces messieurs ne tiendraient pas parole? Il ne savait pas de quel bois ils se chauffent. Il les prenait pour des gens ayant le respect de la parole donnée. Il paraîtrait que l'attitude prise par le parti libéral depuis son arrivée au pouvoir a permis à ces fabricants de continuer leur exploitation. Il est hors de doute que certains articles de lainage, comme les tricots, sont confectionnés à profit au Canada. Les fabricants de ces articles ne se plaignent pas, mais d'autres industriels engagés dans l'industrie des lainages se plaignent. Toutefois, ce n'est pas particulièrement pour parler de cette question que je me lève, mais pour signaler une déclaration faite par l'honorable député de London (M. Hyman), qu'il importe de contredire : car aujourd'hui que l'honorable gentleman fait partie du minis-

tère, ce qu'il dit sera sans doute pris très au sérieux par le peuple. Il a prétendu que la construction du Grand-Tronc-Pacifique aurait pour effet d'assurer une réduction des tarifs de transport aux habitants de l'ouest. Où est la preuve de ce qu'il avance? Comment l'honorable ministre va-t-il transporter les produits de l'ouest vers l'est à meilleur compte entièrement par voie ferrée à travers le pays nord qu'on ne le fait actuellement par la voie mixte, par terre et par eau. Si l'honorable ministre avait jugé cet argument sérieux, sans doute il aurait parlé à l'appui de la résolution soumise à la Chambre ; mais jusqu'à présent, il a eu honte de le faire. Deux ministres seulement jusqu'aujourd'hui ont risqué leur réputation à défendre ce projet et à demander la construction du chemin dont parle l'honorable ministre.

M. W. B. NORTHRUP (Hastings-est) : C'est à contre-cœur que je prends la parole, et simplement pour faire observer que, dans ce flot de paroles, la question soumise à la Chambre se trouve perdue de vue. Si je comprends bien, l'honorable député de Cornwall (M. Pringle) a voulu fournir des explications d'une nature personnelle, au sujet d'une certaine déclaration qu'il fit hier soir et qui fut contredite par l'honorable ministre des Finances. Je n'hésite pas à dire que l'argument avancé par mon honorable ami de Cornwall n'a pas encore été réfuté par le ministre des Finances ou aucun autre membre de cette assemblée.

Mon honorable ami de Cornwall a dit :

> Le parti libéral se prononce en faveur d'un abaissement des droits de douane, et comme résultat certains de nos établissements les plus considérables ont dû fermer leurs fortes.

En réponse à ce qu'il considérait être une accusation spéciale relative à un établissement en particulier, le ministre des Finances déclara :

> Mon honorable ami me permettra-t-il de lui dire que j'ai une circulaire de cette filature de laine dans laquelle on déclare que l'établissement n'est pas fermé et qu'on désire recevoir des commandes ?

Il n'est que juste de dire que l'honorable ministre des Finances reconnaît n'avoir pas bien compris mon honorable ami de Cornwall. Le ministre des Finances, parlant d'une compagnie particulièrement, a fait observer qu'elle n'avait pas fermé les portes de son établissement, qu'elle sollicitait des commandes ; mais aujourd'hui, un honorable député, personnellement renseigné, nous fournit l'explication de la circulaire tombée entre les mains de l'honorable ministre des Finances. En toute justice pour celui-ci, il nous faut reconnaître que la lecture rapide de la circulaire pouvait fort bien lui suggérer la conclusion qu'il en a tirée, et je ne vois pas qu'on puisse le blâmer d'avoir interrompu le débat, l'autre soir, pour faire cette observation. D'un autre côté, à la lumière des faits avancés aujourd'hui par l'honorable député de Toronto (M. Brock), nous voyons que cette propriété est offerte en vente le 12 mai, et que la compagnie ne sollicite des commandes qu'en vue de maintenir la filature en activité jusqu'au 12 mai ; et c'est tout ce que cet avis signifie. Dès lors, il ne serait que juste de la part de l'honorable ministre des Finances de reconnaître franchement aujourd'hui que, par suite des explications fournies, il devient évident que cette entreprise particulièrement, au lieu d'être dans un état florissant, est presque en déconfiture, ne sollicite des commandes que pour un laps de temps limité, et que ses usines seront mises en vente sous peu. Un autre argument a été soutenu au nom du cabinet par mon honorable ami de London (M. Hyman), et la Chambre lui doit de la reconnaissance pour lui avoir fourni cette donnée.

Il reconnaît que le gouvernement désire accorder une protection plus grande aux industries canadiennes ; ce qui veut dire que ces industries ne sont pas suffisamment protégées aujourd'hui. Voici donc, l'honorable ministre déclarant, avec l'assentiment de ses collègues, en la présence de son chef, que nos industries manufacturières ont besoin de plus de protection, et que le surcroît de protection que le gouvernement se propose de leur donner va leur être donnée sous la forme de la construction du Grand-Tronc-Pacifique. Si ce n'est pas là donner une pierre en guise de pain, je ne sais trop ce que c'est. Il serait difficile de trouver un meilleur exemple.

M. FRANK OLIVER (Alberta) : Comme un nombre très considérable de questions ont été greffées sur cette motion d'ajournement, je ne serai nullement en contravention au règlement, j'imagine, en les discutant toutes et ne laissant aucune affirmation sans réponse. L'honorable député d'Halton (M. Henderson) a demandé quel effet la construction du Grand-Tronc-Pacifique pourrait avoir sur la réduction des frais de transport entre l'Est et l'Ouest du Canada. Je suis très surpris qu'un député de sa réputation et de son expérience ait posé une telle question, car la réponse doit être aussi claire pour lui que pour tout autre député.

M. l'ORATEUR : Ce n'est guère la question que nous discutons en ce moment.

M. OLIVER : Je voulais répondre à une question posée par l'honorable député d'Halton ; mais si je me trouve en contravention du règlement, je m'abstiendrai.

M. l'ORATEUR : Ma seule raison d'appliquer le règlement, c'est que si cette discussion devait se prolonger, nous serions à débattre, à propos d'une motion d'ajournement, la question même qui fait le sujet du prochain ordre du jour.

M. OLIVER : J'accepte votre décision, M. l'Orateur, comme étant une réponse à l'honorable député. Il a lancé un défi que les règlements de la Chambre ne me permettent pas de relever. L'honorable député d'Halton

(M. Henderson) a aussi déclaré très nettement que la raison pour laquelle l'industrie des lainages n'est pas entièrement ruinée au Canada, c'est que les droits n'ont pas été réduits par le présent gouvernement libéral comme l'opposition libérale l'avait promis. De fait, je crois que les droits sur les lainages, sous l'ancien gouvernement, étaient de 25 à 35 pour cent, et la concurrence dont nos filateurs se plaignent est celle des fabricants de la Grande-Bretagne, puisque aujourd'hui les tissus anglais importés dans notre pays ont à payer un tiers de moins de droits qu'avant 1896. Les lainages importés au Canada aujourd'hui, au lieu de payer de 25 à 35 pour cent de droits, n'en paient que de 16⅔ à 23⅓ pour cent, ce qui représente une réduction d'un tiers dans les droits payables sur les tissus de laine en général. Les Canadiens ont eu le bénéfice de cette réduction.

M. PRINGLE : L'honorable député voudra-t-il dire——?

M. OLIVER : Je vous prie, M. l'Orateur, de rendre cette fois une décision en ma faveur.

M. PRINGLE : J'aimerais à savoir——

M. l'ORATEUR : L'honorable député a le droit de s'opposer à ce qu'on l'interrompe.

M. OLIVER : Je vais terminer mon discours, et ensuite mon honorable ami pourra me répondre. Je disais donc que les droits sur les lainages ont été sensiblement abaissés, pour le bénéfice de toutes les classes de consommateurs. J'ajoute que cette réduction a été d'un grand avantage matériel pour les quatre-vingt-dix-neuf centièmes des habitants du Canada, et pour ma part je voudrais appuyer fortement, et j'insiste pour qu'on maintienne une politique qui a été d'un si grand avantage pour la masse des consommateurs. Je ferai observer, en outre, que la politique fiscale générale du gouvernement, tout en déterminant une réduction dans les prix des lainages, réduction dont le public consommateur a profité, a assuré la prospérité de certaines branches de l'industrie des laines à un degré inconnu jusque-là. C'est donc une politique que non seulement les consommateurs, mais les fabricants eux-mêmes doivent appuyer, s'ils sont au courant du progrès.

Il n'y a pas de raison au monde, soit au point de vue du consommateur, soit au point de vue du fabricant moderne, de hausser les droits chaque fois qu'un patron le demande, afin de le mettre en mesure de continuer à suivre ses méthodes surannées ou à se servir d'un outillage inférieur. Nous avons vu au Canada certaines fabrications disparaître par suite du progrès des méthodes; et il n'y a pas de raison pour que des procédés surannés de fabrication, dans l'industrie des lainages ou autres industries dans lesquelles nous ne sommes pas en mesure de soutenir la concurrence, soient maintenus aux dépens du peuple.

Aux filateurs et aux fabricants je dirai que, sous l'empire de ce tarif, ils ont joui d'une ère de prospérité telle qu'ils n'en ont jamais eue auparavant, comme l'attestent les statistiques et autres constatations. Et la raison n'est pas que le tarif est resté ce qu'il était auparavant ; elle est, au contraire, que le tarif n'est plus ce qu'il était auparavant, mais qu'il a permis au peuple, en général, d'avoir sa bonne part des fruits de son travail, du labeur exécuté par lui. Une telle ère de prospérité n'était pas possible sous l'empire du tarif restrictif qui était en vigueur auparavant. C'est la prospérité générale du pays qui se reflète dans la condition du fabricant. Parce que le pays est prospère, le fabricant l'est également. Pendant quinze ans les manufacturiers ont travaillé sous un régime fiscal fondé sur le principe que si on leur laissait arranger toutes choses à leur guise, ils prospéreraient et tout le monde avec eux. Mais ces quinze années d'expérience ont montré que lorsque les autres classes de la société ne prospéraient pas, alors, on avait beau hausser les droits, le fabricant ne prospérait pas non plus. Quand vint l'année 1896, les fabricants canadiens travaillaient moins et produisaient moins qu'ils n'ont jamais fait depuis quatre ou cinq ans, c'est-à-dire depuis que le tarif différentiel est dans son état présent. Le tarif sous l'empire duquel notre pays a prospéré, qui a permis à nos consommateurs d'acheter les articles de nécessité première, comme les lainages, à un tiers meilleur marché qu'auparavant, mérite l'appui du peuple canadien. Et si les fabricants de certaines classes de lainages ne font pas, sous l'empire de ce tarif, des bénéfices aussi considérables qu'ils voudraient, je leur conseillerais d'adopter les méthodes et les procédés de leurs collègues qui réussissent à leur satisfaction.

M. HANCE J. LOGAN (Cumberland) : Je ne pense pas que les fabricants de lainages au Canada soient reconnaissants à nos amis de l'opposition de s'être constitués leurs protecteurs particuliers à l'heure actuelle. Le budget nous sera probablement soumis dans quelques semaines, et je vous le demande, M. l'Orateur, ainsi qu'aux amis des filateurs de laine, n'aurait-il pas mieux valu, au lieu de précipiter ce débat, laisser les intérêts de l'industrie des lainages aux soins du ministre des Finances ? Je ne pense pas que les fabricants de lainages se félicitent des efforts que fait l'opposition pour faire à leur égard la fonction de gardienne et d'amie. D'honorables députés ont affirmé que l'industrie des lainages avait été languissante depuis cinq ou six ans. Je représente un comté dans lequel fonctionnent trois filatures de laine, et je nie qu'elles aient été languissantes depuis cinq ou six ans. Assurément, si elles l'ont été, nous ne nous en sommes guère aperçus. Dans la ville d'Oxford, l'ancien établissement bien connu sous le nom d'Oxford Woollen Mill n'a pas seulement

fonctionné sans arrêt ; mais les propriétaires viennent justement de compléter leur nouveau bâtiment, un des plus considérables qui soient affectés à la confection des lainages dans l'est du Canada, et dans lequel ils ont transporté leur ancien outillage, outre une grande quantité de machines nouvelles dont ils ont fait l'acquisition.

Dans la ville d'Amherst, il y a un an en septembre dernier, le premier coup de pioche fut donné en vue de la construction d'une filature de laine. Et je vois dans les journaux qu'on se propose de transporter au village de Spring-Hill la fabrique installée actuellement à Southampton, et en même temps de l'agrandir. Je ne prétends pas dire aujourd'hui que l'industrie canadienne des lainages ne souffrira aucunement de la concurrence des tissus anglais. Ce qu'il nous faut en ce pays, c'est de bien faire comprendre au peuple que notre véritable devise, c'est : le Canada aux Canadiens, et que pour mettre cette devise en pratique, nous devons nous efforcer de nous servir d'articles manufacturés au Canada. Je n'ai pas le moindre doute que les neuf dixièmes des membres qui ont parlé ici aujourd'hui ne soient vêtus de tweeds anglais ou écossais, tout en criant: le Canada aux Canadiens. Ce n'est pas une pratique qu'il faudrait encourager ; pour ma part, je ne l'encourage pas. Le premier principe que nous devrions adopter, c'est de faire nos emplettes personnelles de manière à encourager les industries nationales. "Fabriqué au Canada" devrait être le mot d'ordre du peuple canadien, dans la mesure où il est susceptible d'être mis en pratique. Si la concurrence des tissus anglais est trop vive actuellement, et je crains qu'elle ne le soit, je suis prêt à m'en remettre de la prospérité future de l'industrie canadienne des lainages au gouvernement actuel. Je suis persuadé qu'il fera ce qui est juste et raisonnable. Mais je voudrais, M. l'Orateur, vous signaler un fait qui me paraît très étrange. Ces honorables députés de la gauche sont des partisans enthousiastes de Chamberlain. Ils sont toujours à crier : Vive Chamberlain. Et pourtant le premier principe énoncé par celui-ci, c'est que notre pays abaisse son tarif sur les articles de fabrication particuliers à l'Angleterre. Or, M. l'Orateur, s'il est une classe de marchandises qui soient caractéristiques de la fabrication anglaise, ce sont bien les lainages. La fabrication des étoffes est une des plus anciennes industries de la Grande-Bretagne. Pourquoi ces messieurs ne parlent-ils pas avec franchise ? Nous savons, vous savez vous-même, M. l'Orateur, que si, demain, M. Chamberlain était porté au pouvoir et demandait au peuple canadien d'abaisser les droits sur les lainages, ces honorables messieurs de la gauche pleureraient toutes leurs larmes avant de consentir à cet abaissement des droits.

M. T. I. THOMSON (Grey-nord) : Si l'honorable député (M. Logan) me le permet, j'aimerais à lui poser une question : Est-il opposé à la politique de M. Chamberlain ?

M. LOGAN : Je ne veux pas qu'on abaisse les droits sur les articles de fabrication anglaise importés au Canada, si par suite de cet abaissement les industries canadiennes sont sacrifiées. Quant à mon opinion sur la politique de M. Chamberlain, si l'honorable député veut me dire en quoi cette politique consiste, je lui répondrai.

M. T. I. THOMSON : L'honorable député vient de nous accuser de combattre la politique de M. Chamberlain. S'il est tellement au fait de cette politique, pourquoi ne répond-il pas à ma question ?

M. LOGAN : M. l'Orateur, je signale l'inconséquence de ces messieurs de la gauche. L'honorable député de Grey-nord me demande si je suis favorable à la politique de M. Chamberlain. Je suis favorable à l'idée de consolider les intérêts de l'empire britannique. Mais si la politique de M. Chamberlain veut dire la destruction des industries canadiennes au profit des industries anglaises, j'y suis hostile.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Je ne veux répondre qu'à l'un des arguments avancés par l'honorable député (M. Logan). En sa qualité de représentant de l'industrie des lainages, il est bien prêt à s'en remettre du sort de cette industrie au ministre des Finances. Nous constatons, cependant, que celui-ci a fourni à la Chambre fort peu de renseignements, et a admis virtuellement qu'il ne connaissait rien de l'état de l'industrie des lainages. Il a lu une circulaire pour prouver que cette industrie prospère et n'a pas besoin que le gouvernement s'en occupe. L'honorable député de Cumberland (M. Logan) s'oppose-t-il à ce que la Chambre fournisse au ministre des Finances les données qui le mettront en mesure de déterminer en connaissance de cause ce que cette industrie requiert ? Dans ce cas, va-t-il s'opposer à ce que le propriétaire de la filature se fasse entendre ? S'il s'y oppose, il se montre très injuste pour les représentants de cette industrie, pour la Chambre et pour le ministre des Finances. L'honorable député a déclaré également qu'il ne voulait pas d'un abaissement des droits sur les marchandises anglaises importées au Canada.

Pourtant, voilà quatre ans qu'il est là souffrant une réduction d'un tiers des droits sur ces marchandises. C'est la première fois, à ma connaissance, qu'il proteste contre cela. Il a une étrange manière de manifester son opposition au tarif différentiel.

La motion d'ajournement de M. Hackett est rejetée.

DEMANDE DE PRODUCTION DE DOCUMENTS.

M. URIAH WILSON (Lennox) : Avant que nous passions à l'ordre du jour, j'aimerais à savoir quand les pièces relatives à la destitution du directeur de poste de Wilton, comté de Lennox, seront déposés ; aussi les trois

séries de documents relatifs à l'immigration. Il s'est écoulé plus d'un mois, si je ne me trompe, depuis que la production de ces documents a été ordonnée, et nous devrions les avoir en main à l'heure qu'il est.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je signalerai la demande de l'honorable député à l'attention du ministre de l'Intérieur et du directeur général des Postes. J'espère qu'il recevra ces documents bientôt.

CORRESPONDANCE DES TRAINS DE CHEMIN DE FER A BROCKVILLE.

M. GEORGE TAYLOR (Leeds) : Avant que nous passions à l'ordre du jour, je désire signaler à l'attention du ministre des Chemins de fer et Canaux et du directeur général des Postes un état de choses qui, à mon avis, devrait être corrigé. Je regrette que ces honorables ministres ne soient pas à leurs sièges aujourd'hui ; mais je suppose que le très honorable premier ministre les mettra au courant de l'affaire. Vingt sénateurs et députés étaient dans le train rapide du Grand Tronc, hier, se dirigeant de l'ouest sur Ottawa. Ce train était vingt minutes en retard, et le conducteur télégraphia à Brockville qu'il avait dix-huit voyageurs en route pour Ottawa et qu'il serait à Brockville à 2 heures 50. C'est à 2 heures 40 que le train du Pacifique Canadien doit quitter Brockville. Notre train parcourut les trente milles de Gananoque à Brockville en trente minutes, et atteignit ce dernier endroit à 2 heures 50. Comme nous entrions en gare, nous apercevions la fumée du train du Pacifique quittant Brockville ; nous arrivions cinq minutes trop tard pour faire correspondance. Voilà quatre fois dans le cours de la présente session que je fais ce voyage à cette heure du jour, et trois fois nous sommes arrivés trop tard, et j'ai dû faire le tour par Cornwall, comme hier. Le ministre des Chemins de fer et Canaux, à mon avis, devrait forcer ces compagnies de chemins de fer à modifier leurs horaires afin de faciliter les correspondances à Brockville. Le train rapide du Grand Tronc doit arriver à Brockville à 2 heures 40, et le Pacifique Canadien doit quitter cet endroit à 2 heures 40. Si donc le train du Grand Tronc est de dix minutes en retard, les voyageurs sont forcés de rester à Brockville ou d'atteindre leur destination par quelque autre train. Le directeur général des Postes devrait voir à ce que les malles récoltées entre Toronto et Brockville atteignent Ottawa à heure dite. Le train-poste fait la récolte des malles entre Toronto et Brockville ; elles sont déposées là et doivent y rester jusqu'au lendemain matin, pour n'être livrées qu'à 9.30 heures. Nous qui demeurons sur la ligne du Grand Tronc à l'ouest de Brockville ne recevons la malle qu'une fois dans les 24 heures, la nuit. Le directeur général des Postes, à mon avis, ne devrait pas permettre que cet tat de choses se continue. L'année dernière, le Grand Tronc faisait arriver son train-poste à Brockville 10 ou 15 minutes avant le départ du train pour Ottawa. L'horaire a été changé depuis et le train-poste arrive plus tard, bien qu'on ait toujours l'intention de lui faire faire le raccordement à Brockville, car un des trains arrive là comme l'autre en part ; et si le Grand Tronc est dix minutes en retard, comme il l'était hier, les voyageurs ne peuvent faire la correspondance. L'honorable député de Kingston (M. Harty) fut un de ceux, je pense, qui demandèrent qu'on télégraphiât à Brockville, hier, pour retenir le train, comme nous étions dix-huit qui voulions le prendre. C'est à sa demande ou à celle de sir Mackenzie Bowell, que le conducteur télégraphia. C'est ainsi que se fait le service de la malle. Nous arrivons ici par voie de Cornwall deux ou trois heures plus tard que si le raccordement se faisait à Brockville. Le ministre des Chemins de fer et Canaux devrait dire aux administrateurs du Grand Tronc : Transportez les malles et les voyageurs à Brockville à temps pour faire corresponrance avec le chemin de fer Canadien du Pacifique. Cette dernière compagnie n'a pas changé son horaire depuis l'année dernière ; mais la Compagnie du Grand Tronc a changé le sien, retardé le départ de son train-poste, et nos malles restent à Brockville de douze à dix-huit heures et n'arrivent ici, soit par Brockville ou Montréal, que le jour suivant à midi. Nous ne recevons donc la malle qu'une fois par jour. Il me semble qu'à eux deux ces ministres devraient être en mesure de déterminer un meilleur état de choses.

CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La Chambre reprend la discussion de la motion de sir Wilfrid Laurier.—Que M. l'Orateur quitte maintenant le fauteuil pour que la Chambre se forme en comité général sur certaine résolution concernant la ratification du contrat entre Sa Majesté le Roi et la Compagnie dite " The Grand Trunk Pacific Railway Company " en date du 8 mars 1904, etc., etc.,—et de l'amendement de M. Borden (Halifax).

M. A. E. KEMP (Toronto-est) : M. l'Orateur, après avoir prêté l'oreille au débat animé qui vient de prendre fin, il est très difficile de s'appliquer à l'examen d'un sujet aussi aride que celui des concessions faites au Grand-Tronc-Pacifique, sujet très aride, en effet, si l'on en juge par l'intérêt que les ministres paraissent prendre à sa discussion. Je ne me propose pas de discuter le contrat sous sa forme de l'année dernière et à tous ses aspects ; je ne me propose de l'examiner que sous sa forme modifiée d'aujourd'hui. Il me semble très remarquable que, dans un débat de l'importance de celui-ci, nous n'ayons entendu qu'un ministre défendre le gouvernement d'avoir fait les concessions qu'on nous demande de ratifier : le ministre de l'Intérieur. Deux ou trois ministres, semble-t-il, auraient dû prendre part à la discussion.

Mais le gouvernement a jugé préférable de confier à ses partisans le soin de défendre ces concessions que nous croyons préjudiciables aux intérêts du Canada. J'espère que d'ici à la clôture du présent débat d'autres ministres daigneront apporter quelques explications sur leur attitude.

Il me semble que l'attitude prise par le gouvernement depuis la dernière session prête assez à la critique. J'ai l'intention de faire une brève étude de la question à ce point de vue. On le sait, après que la Chambre eût ratifié le traité, le gouvernement comptait qu'on en respecterait les stipulations et que le Grand Tronc remplirait ses obligations. Portant la parole sur cette question un de ces jours derniers, l'honorable ministre de l'Intérieur a reproché au chef de l'opposition d'avoir parlé de ce qu'il a qualifié de " conspiration du silence ". Le langage de l'honorable ministre m'a paru assez équivoque. Pour ceux qui n'étaient pas dans les secrets des dieux, qui ignoraient ce qui se passait au sein du cabinet, il semblait certain que le gouvernement devait en appeler au peuple. Il ne lui restait du reste d'autre alternative que de rompre les négociations ou de faire savoir au peuple que le Grand Tronc allait se conformer aux conditions du marché conclu. Outre la déclaration faite par le gouvernement le 19 décembre, il y a celle que fit M. Hays dans une interview, le 24 du même mois. Il suffit de comparer ces deux déclarations pour se croire autorisé à affirmer sans crainte qu'il y a eu effectivement une " conspiration du silence." Le gouvernement a publié sa déclaration le 19 décembre, et M. Hays est revenu au pays cinq jours après, le 24, ce qui a fait dire à l'honorable ministre de l'Intérieur :

> En hommes pratiques, nous avons attendu le retour de M. Hays.

Mais pourquoi le gouvernement qui se prétend composé d'hommes pratiques n'a-t-il pas dit cela lorsqu'il a fait sa déclaration ? Qu'avait-on besoin de dire que les seules concessions exigées par la Compagnie du Grand Tronc ne se rapportaient qu'au cautionnement ? N'aurait-on pas pu patienter cinq jours de plus ? Dans l'interview accordée par M. Hays, le 24 décembre, il n'est point question de changements ; c'est pourquoi il me paraît singulier que le gouvernement n'ait pas annoncé qu'il serait demandé de modifications, et que la Compagnie du Grand Tronc ait pris la même attitude par la voix de son gérant. Le 16 janvier, le gouvernement changea d'opinion et décida de ne pas en appeler au peuple ; mais lorsqu'il fit sa première déclaration, lorsqu'il fit sa deuxième déclaration, lorsque M. Hays accorda cette interview, et avant même le départ de ce monsieur pour l'Europe, il savait que toutes ces concessions avaient été minutieusement discutées. Qu'avait-on besoin, dans ce cas, de chercher ainsi à tromper le public ? Le gouvernement et M. Hays ont suivi absolument la même ligne de conduite. L'honorable solliciteur général (M. Lemieux) nous avait appris que les élections étaient proches, que le premier ministre allait faire ses étrennes au pays. La presse libérale annonçait à son de trompe, sur la foi de la déclaration ministérielle du 19 décembre, qu'il ne serait fait aucune modification au contrat. L'attitude du gouvernement prête donc assez à la critique. Il me semble que c'est hier qu'on a adopté le bill. Nous sommes retournés dans nos foyers. Le gouvernement faisait ses préparatifs de campagne électorale ; il avait signé le traité conclu avec le Grand Tronc, et pour lui, ce traité valait de l'or ; sir Charles Rivers-Wilson y avait apposé sa signature, et la signature de sir Charles Rivers-Wilson vaut son billet. Mais ce n'est pas tout, on avait aussi la signature de M. Hays ainsi que celle des directeurs de la Compagnie du Grand Tronc, et si l'on veut se reporter à ce qui s'était passé auparavant, on s'apercevra que le gouvernement s'est placé dans une situation fort humiliante. Il y a encore l'illégalité du cautionnement et la mauvaise foi dont on a fait preuve à son sujet. Enfin, on vient nous dire que le gouvernement a été contraint de s'associer à la compagnie. Or, on ne l'a pas seulement contraint à cela, il semble aussi s'être fait jouer de la plus belle façon en cette affaire. Il me paraît que pour satisfaire à des exigences politiques le gouvernement s'est mis absolument à la merci du Grand Tronc et de M. Hays. Que les élections fussent prochaines, cela ne faisait de doute pour personne. A l'approche des élections, il est d'usage que le principal organe du gouvernement, le " Globe," glisse dans ses colonnes certains indices de la campagne qui se prépare. Et quels sont ces indices ? Au début de la campagne électorale, le " Globe " de Toronto fait mander le caricaturiste qu'il employait autrefois ; l'administration de ce journal dicte au caricaturiste la ligne de conduite qu'il doit suivre. On lui dit donc de mettre de côté ses vieilles théories, de laisser dans l'oubli libre échange, gaspillage, misère et réciprocité illimitée. Il fallait du nouveau, et on en trouva sous forme de " poteaux indicateurs de prospérité." Voilà qui était un indice certain de l'approche des élections. Le " Globe " a publié de ces " poteaux indicateurs de prospérité " dans presque chacun de ses numéros jusqu'au jour où le gouvernement décida de convoquer le parlement pour lui faire ratifier ces concessions. Les dessins publiés par le " Globe " furent si favorablement accueillis que la presse libérale du pays tout entier s'empressa de les reproduire, et que certains journaux indépendants les publièrent en les modifiant toutefois quelque peu. Le gouvernement ayant été assailli de nouvelles demandes après qu'il eût fait ses préparatifs de campagne électorale, il ne lui restait pas d'au-

tre alternative que d'en appeler au peuple ou de convoquer le parlement pour le saisir de ces concessions. Il a bien fait, à mon sens, de convoquer le parlement, mais il a eu tort de faire les concessions comprises dans le contrat supplémentaire. Il avait conclu un marché qui lui paraissait avantageux ; il espérait que la compagnie remplirait ses obligations. Qu'il négocie un traité avec les Etats-Unis, le Sénat américain peut refuser de le ratifier. Il s'est mis, par rapport au présent contrat, dans la situation d'un pays qui négocie un traité avec les Etats-Unis. De lourdes charges pesaient sur le pays, tandis que le Grand Tronc n'assumait aucune responsabilité. Les ministres qui osèrent parler de sauvegarder les droits du pays durent rengaîner ; on leur fit faire volte-face. Nous savons en quels termes le ministre des Finances a parlé de ce contrat, nous savons quelle situation le contrat faisait au Grand Tronc ; ce contrat, nous le connaissons, nous en connaissons tous les détails, et nous savons aussi tout ce que l'honorable ministre et d'autres membres du cabinet ont eu à en dire. Le 19 décembre, le gouvernement fut pris de panique, cela est certain, et les ministres ont dû pousser de bien profonds soupirs lorsque leur arriva la nouvelle que le Grand Tronc ne se conformerait pas aux stipulations du traité. Ils reprirent leurs sens le 16 janvier pour convoquer le parlement. Ce fut un jour de triomphe pour le Grand Tronc qui avait enfin réussi à mettre le gouvernement à sa merci. C'est de Londres qu'on nous apprit alors de quelle nature étaient les concessions qu'on avait faites. Le gouvernement parut hésiter à montrer les faits sous leur jour véritable et à avouer la situation humiliante où il s'était placé. Le ministre des Finances semble avoir pris une attitude bien tranchée au sujet de ces concessions. Le " Globe " de Toronto a rendu compte comme suit d'un discours prononcé par cet honorable ministre à Westmount, Montréal, le 10 février :

Parlant du Grand-Tronc-Pacifique, M. Fielding a exprimé l'espoir qu'on en arrivera à une entente satisfaisante avec les directeurs du Grand Tronc, et donna à entendre que dans le cas même où la Compagnie du Grand Tronc refuserait de remplir ses obligations par rapport à cette entreprise, le chemin de fer serait construit sans son concours.

La presse libérale tout entière semblait partager cet avis. On était généralement d'opinion que si le Grand Tronc devait prendre l'attitude dans laquelle il s'est confiné par la suite, il faudrait se séparer de lui et ne pas subir ses caprices. Le 16 décembre, l'organe du ministre des Finances, le "Chronicle " d'Halifax, publiait les lignes suivantes :

Il n'a pas été mis d'entraves à la réalisation du projet—la compagnie est prête à se conformer aux stipulations de son contrat. Le gouvernement verra à ce qu'elle le fasse.

M. KEMP.

Mais c'est le " Globe " de Toronto qui paraît avoir publié l'article le plus sérieux au sujet du sentiment qui prévalait parmi les partisans du gouvernement. On y lisait, le 29 janvier :

Les promoteurs du Transcontinental ne s'étant pas conformés aux stipulations de leur contrat, il est loisible au gouvernement de remettre la question à l'étude. Le projet pourrait se réaliser de deux manières bien différentes ; le chemin de fer pourrait être construit ou par des particuliers ou exclusivement à même les deniers publics. On est de plus en plus d'opinion dans tout le pays qu'il serait à peu près temps de cesser de subventionner les chemins de fer, et que s'il faut absolument continuer de s'occuper de voies ferrées, il devra le faire à titre de constructeur et non plus à titre de simple bailleurs de fonds.

Il se manifeste un courant d'opinion dans ce sens, et ce courant semble gagner rapidement du terrain ; il existe toutefois de nombreux précédents qui justifient le gouvernement de douter que le moment soit venu pour lui de se charger de construire et d'exploiter un chemin de fer transcontinental. On a fini par adopter un projet mixte où l'on s'est efforcé de concentrer les principaux avantages qu'offraient les autres. Le gouvernement prendra possession du chemin en temps opportun ; et pendant la période de construction et les premières années d'exploitation, l'entreprise pourra bénéficier de l'habileté, de l'économie et du zèle sur lesquels on peut compter de la part d'une compagnie privée.

C'est là-dessus que le gouvernement s'est basé pour conclure un marché éminemment avantageux au point de vue de l'intérêt public. On demande maintenant de le rendre moins avantageux. M. Emmerson a déclaré à Moncton que les concessions que l'on exige sont sans importance. S'il en est ainsi, ce sera tant mieux. D'autre part, si les promoteurs semblaient vouloir se montrer trop exigeants, nous avons la certitude que le gouvernement leur fera sentir qu'il n'est irrévocablement lié à aucun projet ni même à un compromis par rapport à deux projets. Nous sommes persuadés que le public n'aimerait pas qu'il fût fait d'importantes modifications au traité déjà conclu ; il aimerait mieux s'exposer aux dangers et aux désavantages généralement reconnus comme inhérents à la construction et à l'exploitation des chemins de fer par l'Etat, certain aussi qu'il serait d'en retirer des avantages indiscutables.

Cet article paraît refléter l'opinion de tous les partisans que le gouvernement compte dans le pays. l'organe du ministre des Finances, le " Chronicle " d'Halifax, le reproduisit en entier le 5 février, et le fit suivre de la réflexion suivante :

Si le Grand-Tronc-Pacifique caresse le moindre espoir de se jouer de sir Wilfrid Laurier et de ses collègues, il ferait mieux d'y renoncer tout de suite.

Voilà ce que l'on pensait de l'attitude dans laquelle le gouvernement s'est trouvé placé lorsque le Grand Tronc refusa de se conformer aux stipulations de son contrat. Rien d'étonnant à ce que le ministre des Finances soit dans une telle disposition d'esprit, quand on songe au langage que cette question lui avait inspiré en cette Chambre.

Mais ce qui me frappe le plus, c'est l'attitude de sir Charles Rivers-Wilson, président de la Compagnie du Grand Tronc. Les seuls documents signés que l'on ait en cette affaire sont le contrat intervenu entre le gouvernement et le président et les directeurs du Grand Tronc au cours de la dernière session, et la lettre de sir Charles Rivers-Wilson au premier ministre, datée de Londres, le 15 décembre. Je ne m'attarderai pas à lire cette lettre ; elle est courte, et tous les députés en connaissent la teneur. Elle n'explique pas du tout comment il se fait que le président de la Compagnie du Grand Tronc et ses associés ont refusé de se conformer aux stipulations de leur contrat. Il me semble que ces messieurs étaient tenus d'exposer au gouvernement les motifs de leur attitude si étrange. Le président aurait dû faire suivre le paragraphe 4 de sa lettre au premier ministre de quelques observations dans le genre de celles qui suivent—il va sans dire qu'il eût été libre de les rédiger en d'autres termes :

Je tiens à m'excuser de ce que mon attitude présente est peut-être susceptible de nous mettre, nous, les associés à cette entreprise, dans une situation que l'on pourrait trouver ridicule.

Je conviens que le contrat que nous avons conclu avec votre gouvernement porte la signature de tous les membres actifs de mon bureau qui est ainsi composé : moi-même, président ; M. Jos. Price, vice-président ; M. Chas. M. Hays, 2e vice-président ; M. Frank W. Morse, 3e vice-président ; lord Welby, directeur ; M. Alfred W. Smithers, directeur (aujourd'hui vice-président en remplacement de M. Price, démissionnaire) ; M. John A. Clutton-Brock, directeur ; M. John Bell, chef du contentieux, M. Wm. Wainwright, assistant gérant général et contrôleur.

Cela prouve un peu, je le reconnais, que le contrat avait notre approbation et que nous avions probablement l'intention d'y donner suite.

Je conviens aussi que le parlement l'a ratifié après une longue et laborieuse session dont une si grande partie a été prise par " l'opposition injuste " que l'on a faite au bill.

Malgré tout cela, je le répète, j'ose espérer que vous accueillerez les nouvelles représentations de M. Hays " avec toute votre courtoisie et votre indulgence habituelles."

Avec votre permission, je vous donnerai un conseil. Comme on pourrait se tromper sur la nature de nos intentions, je vous prie de ne pas publier ma lettre, à moins qu'on ne désire en prendre connaissance ; car, vous ne l'ignorez pas, c'est, à part le contrat, le seul document que vous avez tenu de moi en ces dix-huit derniers mois que nous avons passés en " négociations impatientes."

Pour vous comme pour moi, il est certain autant qu'évident qu'il eût été préférable que les conditions stipulées au contrat eussent même été d'une nature personnelle et simplement officieuse. Néanmoins, puisque j'ai signé le contrat avec mes associés après en avoir pesé toutes les stipulations, j'estime que la courtoisie m'oblige, ne pouvant pas vous rencontrer, à vous expliquer notre attitude.

Je m'empresse de reconnaître que vous avez émis l'opinion, vous et votre gouvernement, que l'on devait se conformer avec bonne foi aux stipulations du contrat ; c'est effectivement ce que vos ministres ont affirmé au parlement où ce projet s'est trouvé en butte à une critique si " violente et si injuste ". De plus, vous avez eu l'intention d'ordonner une élection générale afin de soumettre, entre autres choses, le contrat à l'appréciation libre et indépendante des électeurs de qui vous tenez le pouvoir. Ce n'est pas, vous vous l'imaginez sans doute, sans une certaine gêne que je vous écris, sachant que vous pourriez penser de prime abord que l'attitude nouvelle que je prends n'est guère d'accord avec la raison. J'estime cependant que l'importance des intérêts des actionnaires est telle, que je me crois justifiable de vous faire, en leur nom, de nouvelles demandes et de vous prier d'obtenir pour eux de nouvelles concessions de votre gouvernement.

Après ce que je vous ai dit, et après avoir entendu ce que M. Hays aura à vous dire à son retour, je puis persuadé que vous n'hésiterez pas à changer d'idée au sujet des élections et que, d'autre part, vous voudrez bien convoquer le parlement pour le saisir de cette affaire et afin de soumettre, entre autres choses, le contrat et en obtenir la ratification de ces concessions.

Au Canada, je le sais, les distances sont grandes ; cependant on m'apprend que tous vos députés, à l'exception du représentant du Yukon, habitent à proximité des chemins de fer ; leurs moments, m'a-t-il paru, ne sont guère précieux, si j'en juge par ce que j'ai observé et par les questions qu'on m'a posées l'an dernier, lorsque j'eus l'honneur de comparaître devant le comité des chemins de fer.

A tout événement, si les lois de votre pays ne permettent pas à ces messieurs de voyager gratuitement en chemin de fer, je me ferai un plaisir de conseiller à M. Hays de leur accorder, afin qu'ils puissent assister aux séances de cette session du parlement, un permis de circulation gratuite à bord des trains omnibus du Grand Tronc.

Voilà, M. l'Orateur, ce que le président de la Compagnie du Grand Tronc aurait pu insérer dans sa lettre au premier ministre en manière d'excuse de son attitude envers le gouvernement.

Il me semble qu'on cherche trop à se prévaloir de ce qu'il est difficile de déterminer la Compagnie du Grand Tronc ou celle du Grand-Tronc-Pacifique à entreprendre la construction de cette ligne de chemin de fer. A vrai dire, le Grand Tronc ne désirait-il pas ardemment se charger de cette entreprise ? Les déclarations que les directeurs de la Compagnie ont faites à leurs actionnaires, à Londres, ne prouvent-elles pas que le Grand Tronc est impatient de construire ce chemin ? Qu'on me permette de citer certaines parties de leurs observations.

M. Girdlestone a dit :

Si vous le repoussez (le projet), d'autres ne manqueront pas de construire la ligne, et vous vous serez fermé les portes de ce territoire. Cette raison suffit à elle seule pour me faire dire que les directeurs ont agi sagement lorsqu'ils nous ont invités à venir approuver aujourd'hui leur action.

Lord Welby a dit :

Si vous refusez, il est à peu près certain que nombre d'autres compagnies seront prêtes à sai-

sir l'occasion, et nous avons tout lieu de penser que le gouvernement canadien est absolument résolu à faire construire cette ligne. Si vous ne voulez pas vous charger de l'entreprise, il est certain que d'autres le feront et profiteront d'avantages comme il ne s'en offrira plus jamais à nous.

Sir Charles Rivers-Wilson a dit à son tour :

Le parlement se réunissant après-demain, les conventions ne seront pas ratifiées, et ces avantages qui, nous le croyons sincèrement, profiteraient tant à notre compagnie, écherront à d'autres.

Du moment que le Grand Tronc s'aperçut que le gouvernement s'empressait trop de faire construire cette ligne, il devint impossible d'obtenir des conditions avantageuses pour le pays. Si le gouvernement s'était montré plus rusé, plus prudent ; si le premier ministre, les membres de son cabinet et ses partisans n'avaient pas laissé percer autant d'empressement dans leurs discours de l'année dernière, nous eussions été en meilleure situation pour conclure un marché avantageux avec la Compagnie du Grand Tronc. Voici maintenant en quels termes sir Charles Rivers-Wilson annonça à ses actionnaires que la compagnie avait eu d'abord l'intention d'établir une ligne entre North-Bay et Winnipeg:

Je dois faire observer ici que la loi en vertu de laquelle le gouvernement construira le chemin jusqu'à Winnipeg dégage la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de l'obligation qu'elle avait d'abord assumée de construire elle-même la partie de ce chemin comprise entre North-Bay et Winnipeg.

Il serait possible, ce me semble, d'établir que si le gouvernement n'avait pas agi comme il l'a fait, le Grand Tronc se serait chargé, en se contentant des subventions ordinaires, de construire le chemin de fer depuis North-Bay jusqu'à Winnipeg, si toutefois nous avions jugé qu'il eût été sage de le faire et nous aurions pu atteindre ainsi le but qu'on se propose d'atteindre à la faveur du gaspillage de deniers publics que l'on se propose.

A mon avis, nous devrions accueillir à bras ouverts les industriels de chemins de fer dont l'habileté est reconnue. On sait que ceux de ce continent sont les plus habiles qui soient au monde. M. Hays fait honneur à la compagnie dont il est le gérant et nous sommes heureux de le voir venir nous aider à développer notre pays. Quand je dis que M. Hays a joué le gouvernement, je crois lui faire un compliment très flatteur. Je voudrais bien savoir quels experts le gouvernement a consultés au sujet d'une affaire aussi importante que l'établissement d'une ligne transcontinentale de chemin de fer. A-t-il pensé pouvoir, en dépit de son manque d'expérience en ces sortes de matières, tenir tête à un homme de l'habileté de M. Hays ? Ce dernier remarqua la tournure que prenaient les événements, il vit que le gouvernement allait prolonger sa ligne depuis le point de raccordement de North-Bay jusqu'à Québec et Moncton ; il prit donc ses mesures en conséquence. Il fit croire au pays que la Compagnie du Grand Tronc se chargerait de construire le chemin de fer ; mais quand on en arriva à la question de paiement, il réussit à faire porter au pays tout le fardeau des dépenses.

Il est bien établi que les députés de la gauche comme ceux de la droite veulent donner de plus grandes facilités de chemin de fer au Nord-Ouest. Nous voulons doter cette partie-là du pays des chemins de fer qu'il lui faut pour répondre aux besoins des colons qui y arrivent en nombre considérable ; mais il est malheureux qu'il faille en revenir à ce projet, à l'établissement d'un chemin de fer politique entre North-Bay et Moncton. Le Grand Tronc avait commencé par faire une proposition pratique ; il devait construire un chemin de fer partant de North-Bay ou de Gravenhurst pour se rendre jusqu'au littoral du Pacifique. Ce projet valait la peine d'être pris en délibération par la Chambre. Je regrette que le gouvernement ait mêlé la politique à cette question pour nous accabler de son projet impraticable et insensé de construire la division de l'Est. La Compagnie du Grand Tronc nous a fait connaître sa situation. Elle voulait étendre son réseau, et nous aurions pu l'aider à le faire en lui votant des subventions raisonnables.

On a beaucoup parlé de ce que le gouvernement aurait été obligé de s'associer avec la compagnie, et je crains qu'il faille se faire à cette idée d'association. Aux yeux du président du Grand Tronc, cela est logique ; et pourquoi ? Parce que le contrat fourmille de lacunes. Ainsi, on n'y trouve pas un seul mot au sujet des conditions auxquelles le Grand Tronc pourra utiliser l'Intercolonial depuis Moncton jusqu'à Halifax, Saint-Jean ou tout autre port des provinces maritimes. Ce point ne manque pourtant pas d'importance. Il n'est pas du tout question dans le contrat de l'utilisation des installations des ports des provinces maritimes. On sait que dans l'état où elles se trouvent actuellement, ces installations ne sauraient répondre au trafic d'un grand chemin de fer transcontinental. A qui appartiendra-t-il d'améliorer ces ports et d'en compléter les installations ? Voilà encore une lacune. Il n'y a pas de stipulation pénale pour le cas où, au mépris de l'esprit du contrat, on ne transporterait pas à des ports canadiens le trafic puisé le long du parcours du Grand-Tronc-Pacifique. Il fait bien bon entendre les ministres dire que le gouvernement d'alors, quel qu'il puisse être, pourra obliger la compagnie à respecter l'esprit du contrat. Il est tout probable que les ministres actuels ne seront plus ici dans dix ans ; on sait, en réalité, qu'ils n'y seront pas. Dans dix ans, le Grand Tronc pourra bien avoir changé de gérant et de président. On s'en tiendra à la lettre du contrat dont pas une seule stipulation n'o-

blige la Compagnie du Grand Tronc de transporter les produits de l'Ouest à des ports canadiens. Qu'arrivera-t-il lorsque le moment sera venu d'élucider ce point ? Quelle sera alors l'attitude du Grand Tronc ? Elle dira naturellement aux gouvernants du jour, quels qu'ils puissent être: Bien vrai que cette stipulation est au contrat, mais comptez-vous que nous allons diriger le trafic de l'Ouest aux ports canadiens quand nous pouvons le transporter à meilleur compte à Portland où nous avons d'excellentes installations de tête de ligne ? Nous n'avons jamais pensé que vous pourriez interpréter ainsi le contrat. Mettez-nous en situation de transporter le trafic aux ports canadiens à aussi bon marché qu'à Portland, et nous accéderons à votre désir. J'affirme donc que le contrat est tout rempli de lacunes et qu'il faudra se résigner à s'associer avec la compagnie. Le gouvernement n'aura pas droit d'utiliser les installations de tête de ligne à Winnipeg ; il ne pourra atteindre ni la tête des lacs ni North-Bay, ni pénétrer dans l'intérieur de l'Ontario, attendu que la ligne sera aux mains du Grand Tronc. Au bout de cinquante ans, il pourra prendre possession des embranchements dont le Grand-Tronc-Pacifique n'aura plus besoin. Voilà assurément de l'association dans le sens le plus absolu du terme. Tout cela devra être réglé par les gouvernements à venir.

Le premier ministre a dit que ce chemin ira d'un océan à l'autre. Comment cela se pourra-t-il? Moncton n'est pas un port océanique. Ce chemin de fer n'atteint pas de port canadien, et il ne se trouve pas au contrat de stipulation obligeant le Grand Tronc de transporter les produits de l'Ouest à quelque port canadien à moins d'encourir certaines peines. Il n'est pas nécessaire que le pays s'associe aveo une compagnie queleonque. Jusqu'à présent, nous n'avons pas eu d'embarras de ce genre. J'ignore quelles seront les conséquences de cette association ; j'ai bien peur qu'elle nous suscite des embarras beaucoup plus sérieux qu'on ne se l'imagine aujourd'hui.

Dans l'association qu'il crée, le gouvernement sera appelé à fournir les fonds, tandis que le Grand-Tronc-Pacifique n'aura qu'à encaisser les profits ; toutes les charges peseront sur le gouvernement, et tous les avantages seront pour la compagnie. Dans le cas présent, comme en d'autres, le gouvernement se trouve dans la situation d'un fidéicommissaire ; il est censé diriger les affaires du pays tout comme les négociants dirigent les leurs, mais il n'en fait rien. Tôt ou tard, le courant de l'opinion publique lui fera comprendre que les principes dont s'inspirent les négociants dans leurs opérations commerciales doivent également le guider dans l'administration de la chose publique.

Il n'a pas été fait d'explorations, il ne nous a pas été fourni de renseignements qui nous justifient de construire un chemin de fer à travers ces lointaines régions septentrionales. Le gouvernement n'a pas confié à des experts le soin de les explorer et de rendre compte de leurs études. On conçoit donc le ridicule de la situation dans laquelle il se trouve aujourd'hui. Il est assez probable que la plupart des ministres n'ont pas été formés à la dure école de l'expérience des affaires, à l'école qui leur aurait appris à être assez prudents pour éviter la banqueroute, et c'est cela qui constitue leur excuse ; mais de quelque manière qu'on envisage la situation, il est impossible de s'expliquer leur façon de diriger les affaires. Ils sont d'une négligence inconcevable. Au pouvoir dans des circonstances heureuses, dans un moment où nos finances accusent un excédent considérable et où le pays jouit d'un crédit excellent, ils n'hésitent pas à assumer de très lourdes charges, laissant aux générations futures le soin de payer les pots cassés.

Voyez quelle a été l'attitude du gouvernement par rapport aux explorations. L'année dernière, M. Hays a déclaré au comité des chemins de fer que neuf équipes d'explorateurs étaient à l'œuvre entre Winnipeg et North-Bay, et cependant, c'est à peine si on parvient à faire avouer à un ministre que ces explorations se continuent.

De plus, des membres de cette Chambre ont reçu des circulaires où des ingénieurs canadiens se plaignent de ce que ces explorations sont faites par des étrangers. On dirait qu'il est interdit aux ingénieurs canadiens de faire partie de ces groupes d'explorateurs. Je proteste de toutes mes forces contre une telle injustice. Qu'un ingénieur ou un arpenteur ait pris ses degrés à une institution canadienne, cela ne devrait pas l'empêcher de faire partie des équipes d'explorateurs, cela ne devrait pas l'empêcher de faire partie des équipes d'explorateurs, et je m'oppose à ce que ces explorations soient faites et dirigées par des étrangers. Voilà un point digne de fixer l'attention du gouvernement. Il a été voté l'année dernière un crédit de $500,000 destiné aux explorations. Les explorateurs qu'emploie le Grand-Tronc-Pacifique toucheront-ils une partie quelconque de ce crédit ? Qu'a-t-on besoin de faire explorer par cette compagnie la région comprise entre North-Bay et Winnipeg ? Pourquoi le gouvernement ne se charge-t-il pas lui—même de faire faire ces explorations ? Il semble entraîné par une force irrésistible ; on dirait qu'il est entièrement à la merci de quelque pouvoir extérieur. Tous ses actes sont subordonnés à la direction d'une compagnie à laquelle il obéit aveuglement. En toute cette affaire, il s'est conduit en valet et non pas en maître. Loin de prendre l'initiative, il s'est constitué l'esclave de la compagnie. Au lieu de se confiner dans son attitude présente, il aurait dû prendre conseil d'experts, tirer sa situation au clair, puis inviter d'autres syndicats ou d'autres compagnies, et non pas seulement le Grand-Tronc-Pacifique, à soumissionner l'entreprise. Dans ces condi-

tions, on aurait pu faire construire à travers le continent un chemin de fer dont le prix de revient eût été bien inférieur à celui de la ligne projetée.

Qu'allègue-t-on à l'appui des concessions faites par le gouvernement ? On prétend qu'à la suite d'un changement survenu dans l'état du marché monétaire, la Compagnie du Grand Tronc s'est trouvée dans l'impossibilité de remplir les conditions de son marché. Que risque le Grand Tronc dans cette entreprise en comparaison de ce que le gouvernement y consacrera ? Le président du Grand Tronc se charge de nous apprendre que sa compagnie dépensera, de par le présent contrat, moins de $15,000,000, et qu'elle n'aura à payer que £118,000 par année d'intérêt. Ce chiffre d'intérêt annuel est vraiment modeste quand on le compare aux profits nets de l'une ou de l'autre de nos principales lignes de chemins de fer. Les recettes nettes du Pacifique Canadien se chiffrent à près de $15,000,000 par année, et celles du Grand Tronc, à environ $10,000,000. Par conséquent, la mise du Grand-Tronc-Pacifique est bien faible en comparaison de ce que l'entreprise devra coûter au gouvernement. Si le marché se maintient dans son état actuel, le gouvernement sera obligé de débourser, d'ici à ce que le chemin de fer soit complété, au moins $170,000,000, y compris le coût du pont de Québec. Il n'y a donc pas lieu de dire qu'il faut faire des concessions au Grand Tronc parce que le marché monétaire n'est plus aussi favorable ; c'est un raisonnement qui ne tient pas debout. Puisque le taux de l'intérêt est plus élevé, pourquoi le gouvernement ne dit-il pas aux directeurs du Grand Tronc : Fort bien, nos charges sont beaucoup plus lourdes que les vôtres ; nous allons vous faire payer quatre pour cent d'intérêt au lieu de trois pour le loyer de la division de l'est. Bien que le chiffre des intérêts que le gouvernement aura à payer soit au moins dix fois plus considérable que ce que devra payer le Grand Tronc, les ministres se gardent bien de dire aux directeurs de la compagnie : Le taux de l'intérêt étant plus élevé, nous nous voyons dans l'obligation d'exiger de vous quatre pour cent au lieu de trois ; nous vous faisons des concessions, vous devez aussi nous en faire.

Il a été question de tarifs et de transport du grain par cette nouvelle route. Je ne me propose pas de revenir sur les points débattus l'année dernière qu'en tant qu'ils se rattachent à ces concessions, peut-être aussi cela me permettra-t-il de relever une couple des énoncés de ces messieurs de la droite. Après que M. Blair eût prononcé son discours, l'an dernier, l'honorable député de Norfolk (M. Charlton) émit l'opinion que si l'on pouvait obtenir des rampes et des courbes convenables, le nouveau chemin de fer serait susceptible de faire concurrence aux routes fluviables dans le transport du grain aux ports canadiens, ce qui eut pour effet de faire porter une très notable partie du débat sur la discussion de cette opinion. L'honorable député de Norfolk s'efforça de soutenir cette théorie, le ministre de l'Intérieur (M. Sifton), de son côté, cita force chiffres pour démontrer qu'elle était susceptible d'être mise en pratique. Comme il n'en a pas été question cette année, il n'y a donc pas lieu de s'y arrêter. Puisqu'on peut transporter le grain depuis le fond des lacs jusqu'à Québec, à raison de trois cents et demi le boisseau, il est inutile, l'honorable ministre de l'Intérieur lui-même en convient aujourd'hui, de songer à établir le nouveau chemin de fer pour faire concurrence sous ce rapport. C'est ainsi que s'évanouissent l'un après l'autre tous les arguments qu'on a invoqués en faveur de la construction de cette ligne ; c'est ainsi que s'est envolé celui qu'on avait fondé sur ce que le chemin de fer projeté servirait à transporter le bois du Nouveau-Brunswick dans les prairies de l'ouest, et qu'il fallait le construire pour le cas où nous serions privés du droit de transiter nos marchandises. Il n'est plus question cette année de ces arguments dont on semblait faire si grand cas à la dernière session. Le 24 décembre, après son retour d'Angleterre, M. Hays déclara que le premier soin du Grand-Tronc-Pacifique serait de construire un embranchement depuis Winnipeg jusqu'à Port-Arthur afin d'assurer à la flotte du Grand-Tronc le transport des produits de l'ouest depuis le fond des lacs. Sur quoi peut-on s'appuyer pour prétendre que le Grand Tronc exigeait la construction de la division de l'est afin qu'il lui fût possible de transporter en été le grain jusqu'au bord de la mer ? Cette théorie est absurde, elle ne se réalisera jamais parce qu'elle est irréalisable. On transportera au fond des lacs les produits du Nord-Ouest, et c'est là qu'on ira les prendre pour les diriger par eau jusqu'au bord de la mer.

Si le gouvernement désire faire quelque chose pour le peuple, qu'il prenne des mesures certaines pour assurer, en retour de cette effroyable dépense d'argent, le transport de ces produits du Nord-Ouest canadien, à partir de la tête des lacs jusqu'à un port canadien sur les lacs, et de là par des voies canadiennes jusqu'à un port de mer. En été, ce port de mer sera Montréal ou Québec. Le gouvernement doit donc insister pour que ce soit à Montréal et à Québec que le Grand Tronc amène ces produits en été. Mais si le contrat reste tel qu'il est, ces produits qui viennent à la tête des lacs se rendront en grande partie,—conformément aux exigences du programme actuel du Grand Tronc—à la ville de Portland. Mais pourquoi n'insérerait-on pas dans le contrat une clause à ce sujet Si l'on faisait cela, la ville de Québec qui, d'après ce que nous dit l'honorable ministre de la Justice (M. Fitpatrick) demande depuis longtemps justice en cette affaire, participerait en été au transbordement des

produits du Nord-Ouest, dans une mesure beaucoup plus grande que par le passé, et plus qu'elle n'y participera jamais à l'avenir, même si le chemin va à Québec, parce que le chemin ne portera pas de grains à Québec en été, et parce qu'en hiver le port de Québec est fermé par les glaces.

L'honorable député d'York (M. Campbell) dans le discours qu'il a prononcé à ce sujet, a parlé de la réduction des prix de transport que nous pourrions espérer grâce à la construction de ce chemin, en vertu du contrat qui a été passé. L'honorable député se plaint de ce que, lorsque le contrat du chemin de fer Canadien du Pacifique a été passé, le gouvernement ne se soit pas réservé le droit de réglementer les prix. Il prétend qu'à cause de cela le public n'a pas été équitablement traité. Il a cité comme exemple certaines distinctions qui ont été faites pour transporter les produits à certains ports de mer de la côte du Pacifique, comparativement à certains prix de transport de marchandises provenant d'endroits situés dans l'est des Etats-Unis et destinés à certains endroits sur la côte du Pacifique. Les chiffres qu'il a cités étaient absolument exacts, je crois. Il existe une distinction. Mais je rappellerai à l'honorable député que les prix de transport des marchandises à la côte du Pacifique ne sont pas réglementés par les compagnies de chemins de fer, mais sont le résultat de la concurrence. Il y a plus : ils sont, dans bien des cas, moins élevés qu'entre des endroits de l'intérieur moins éloignés. Ils sont réglementés par la concurrence entre les routes de l'isthme de Panama et du cap Horne. Les chiffres cités par l'honorable député n'ont, il me semble, rien à faire avec le contrat primitif du chemin de fer Canadien du Pacifique. Mais je demanderai à l'honorable député qui a soulevé cette question, si la population canadienne peut avoir quelque espoir que le Grand-Tronc-Pacifique puisse avoir un effet de réduire le prix du transport des marchandise à partir du Nord-Ouest et de soulager ainsi le peuple d'une partie de son fardeau actuel en ce qui concerne ces prix de transprt. Je ne crois pas que nous puissions espérer rien de tel. Dans l'est, le Grand Tronc et le Canadien du Pacifique fixent leurs prix de concert, de sorte qu'aux endroits de l'est où il pourrait y avoir concurrence, les prix sont les mêmes. Et le même système sera appliqué lorsque le Grand-Tronc-Pacifique atteindra le Nord-Ouest ; les prix des deux lignes aux endroits susceptibles de concurrence seront les mêmes. Mais qu'il me soit permis de poser une question à l'honorable député au sujet des prix de transport des marchandises. Quel avantage retirons-nous de ce contrat qui nous oblige à dépenser tant d'argent, comparativement à tout autre chemin construit ou devant être construit ? Nous accordons des concessions très considérables. Certains chemins de fer ont obtenu de fortes concessions, tandis que d'autres n'en ont pas reçues. Je me rappelle un projet de construction de voie ferrée entre Toronto et Sudbury qui devait faire partie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Si je suis bien informé, la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a l'intention de construire cette voie, de 227 milles de longueur, sans attendre aucune aide de la part du gouvernement fédéral. Je demanderai à l'honorable député d'York-ouest, ou à tout autre honorable député, de quelle manière le gouvernement fédéral pourra réglementer les prix de transport sur le Grand-Tronc-Pacifique, plus complètement ou plus efficacement qu'il ne réglementera les prix sur les chemins qui ne reçoivent aucune aide du gouvernement ? Il n'y a rien dans le contrat qui nous donne un contrôle que nous n'ayons pas déjà sur tout autre chemin. Il eut été de l'intérêt du peuple canadien d'insérer dans ce contrat une clause donnant au gouvernement quelque contrôle pratique sur les prix du Grand-Tronc-Pacifique. Je me rappelle ce que le gouvernement du Canada a fait en ce qui concerne le Canadien du Nord. Lorsque le gouvernement du Manitoba s'est emparé du Pacifique-Nord et de ses embranchements et a fondu le tout dans le Canadien du Nord, le prix du transport du grain de Winnipeg à Port-Arthur était de 14 cents par 100 livres. Le gouvernement du Manitoba s'est fait conférer le pouvoir de réglementer les prix de transport sur cette voie ferrée et ses embranchements. Le résultat en est aujourd'hui, le prix, à partir de Winnipeg—en prenant cela comme exemple—jusqu'à la tête des lacs, est de 11 cents par 100 livres, et que les prix aux autres endroits sont proportionnellement réduits. L'intervention du gouvernement du Manitoba a eu pour effet non seulement de réduire le coût du transport du grain sur le Canadien du Nord, mais encore de le réduire sur le chemin de fer Canadien du Pacifique. Ainsi les cultivateurs du Nord-Ouest retirent un avantage réel de cette convention. Dans le cas en question, les conditions ont été intercalées dans le contrat.

Je dis donc qu'il eût été possible pour le gouvernement d'insérer dans la convention certaines conditions de ce genre, en vertu desquelles les prix de transport seraient fixés. Il serait possible de fixer certains prix maxima entre certains points de l'intérieur et le littoral ou la tête des lacs. Les gens du Manitoba et du Nord-Ouest comprennent ce contrat qui a été conclu par le gouvernement du Manitoba, et ils voient jusqu'à quel point ils y trouvent leur avantage. Mais je ne vois pas comment le peuple pourra bénéficier de la tentative faite pour réglementer les prix de transport sur le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique.

Nous entendons souvent les honorables membres de la droite citer les conditions du contrat du chemin de fer Canadien du Pacifique. Ils parlent de la manière très généreuse avec laquelle le gouvernement a

traité le chemin de fer Canadien du Pacifique lorsque le contrat de ce chemin de fer a été passé. J'aimerais à attirer l'attention de ces honorables députés sur le contraste qui existe entre les conditions du pays il y a vingt-cinq ans, lorsque ce contrat a été passé, et les conditions où il se trouve au moment actuel. A cette époque, nous n'avions aucune communication directe avec l'ouest comme celles que nous avons aujourd'hui. Les Dakotas et le Minnesota, au sud de notre territoire, étaient en grande partie déserts. Et quant à notre propre pays, je doute fort que toute la population à l'ouest des lacs, sauvages compris, dépassât la moitié de la population actuelle de la ville de Winnipeg. Le gouvernement d'alors avait à lutter contre tous les obstacles que l'on puisse imaginer. Il avait contre lui tout le parti libéral du Canada ; le ministre actuel du Commerce (sir Richard Cartwright) écrivait même des lettres aux journaux d'Angleterre pour tâcher de faire avorter tout le projet. Et nous savons quelle attitude le premier ministre actuel prenait alors. Nous pouvons voir jusqu'à quel point il avait peu confiance en notre grand Nord-Ouest. Nous nous rappelons qu'au cours d'un débat en cette Chambre, il se déclarait prêt à consentir à ce que le chemin de fer Canadien du Pacifique fût construit jusqu'au Sault, pour s'y raccorder au réseau des chemins de fer américains, utilisant ainsi les chemins de fer américains pour se rendre au Nord-Ouest canadien. Il n'était pas question alors dans son esprit d'abolir le privilège de transit. Le gouvernement d'alors désirait, comme le gouvernement actuel le désire maintenant, attirer des immigrants dans le Nord-Ouest. Il était résolu à construire au nord des lacs, afin que les immigrants pussent être amenés dans notre propre pays au lieu d'être attirés dans les Dakotas ou le Minnesota par les agents américains. Si le gouvernement eût cédé alors aux cris de l'opposition, il n'y aurait aucune raison de discuter aujourd'hui en cette Chambre une mesure comme celle qui nous est maintenant soumise, parce qu'il n'y aurait pas eu de raison pour construire une autre voie ferrée. J'aimerais à savoir ce qui a déterminé un pareil changement dans l'esprit des honorables membres de la droite. Comment se fait-il que, dans leur opinion, il est devenu nécessaire de construire ce deuxième chemin de fer ?

Afin de mieux faire comprendre ce que j'entends par les progrès immenses que notre pays a faits dans la voie de la prospérité depuis 1879, j'aimerais à lire quelques chiffres établissant une comparaison entre cette année et 1902 :

	1879.	1902.
Importations et exportations	$153,455,682	$423,910,444
Banques—		
Billets en circulation	19,486,103	55,412,598
Dépôts	73,151,425	390,370,493
Banques—	1879.	1902.
Escompte	113,485,108	430,662,670
Actif	173,548,490	595,761,109
Dépôts dans les caisses d'épargne de la poste et du gouvernement, et dans les caisses spéciales d'économie	14,701,847	78,798,876
Actif des compagnies de de prêts	39,384,219	158,523,307
Chemins de fer—		
Milles en opération	6,484	18,714
Nombre de voyageurs	6,523,816	20,679,974
Tonnes de marchandises	8,938,858	42,376,527
Recettes	$19,925,066	$83,666,503
	1879.	1902.
Lettres mises à la poste	43,900,000	213,628,000
Cartes-poste	6,940,000	26,343,000
Milles en opération	6,484	18,714
Recettes du fonds consolidé	$ 22,517,382	$ 58,050,790
Assurance—		
Primes d'assurance contre le feu	3,227,488	10,626,552
Assurances en vigueur contre le feu	11,354,224	81,501,810
Polices d'assurance en vigueur sur la vie	86,273,702	503,694,401

M. l'Orateur, ces chiffres démontrent que le pays est aujourd'hui dans une position entièrement différente de celle qu'il occupait il y a 25 ans, alors que le projet du chemin de fer du Pacifique était à l'étude. Comment un honorable député, quel qu'il soit, peut-il raisonnablement comparer les deux contrats, étant données les circonstances ?

Il y a une autre question dont je voudrais parler avant de reprendre mon siège, et c'est au sujet des remarques qui ont été faites en cette Chambre relativement à mon honorable collègue de Toronto-ouest (M. Osler) qui occupe une charge dans le bureau de directeur du chemin de fer Canadien Pacifique. Je ne comprends pas les remarques qui ont été dirigées contre mon honorable ami au cours d'un débat au sujet de ce bill. J'aimerais à appeler l'attention des honorables membres de cette Chambre sur ce fait que mon honorable ami de Toronto-ouest, autant que je sache, et à mon avis, autant que ses collègues le sachent, n'a jamais, en nulle occasion, demandé à aucun de ses collègues, siégeant à droite ou à gauche, d'approuver une mesure à laquelle la Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien était intéressée. Je ne crois pas que cet honorable député ait voté une seule fois sur une question dans laquelle cette compagnie était intéressée. Or, M. l'Orateur, n'avons-nous pas lieu de nous féliciter du fait que nous avons parmi nous un collègue au courant de ces questions comme l'est notre honorable ami de Toronto-ouest, et qui peut les discuter d'une façon aussi intelligente ? Ce monsieur n'a pas été élu à cette Chambre parce qu'il se trouve à faire partie du bureau de direction de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, mais il a été élu à cause de ses aptitudes générales à occuper cette position

distinguée. Je dis qu'il est heureux que nous ayons en cette Chambre un honorable député qui comprenne si bien ces questions et qui, même s'il n'était pas l'un des directeurs du chemin de fer Canadien du Pacifique, les discuterait absolument de la même manière qu'il le fait aujourd'hui. Je regrette beaucoup que des honorables membres de la droite aient jugé à propos de transporter dans le débat ce qui me semble à moi une question plutôt personnelle et une question tout à fait étrangère à la discussion. Il ne s'agit pas d'antagonisme entre le Grand Tronc et le chemin de fer du Pacifique Canadien. Des deux côtés de la Chambre, les honorables députés désirent traiter ces deux compagnies d'une façon honorable. Mais nous sommes à discuter un certain marché conclu avec le Grand-Tronc-Pacifique; nous ne discutons les affaires d'aucun autre chemin de fer. Tout de même, si cette grande entreprise est mise à exécution—et j'espère qu'elle le sera après avoir été modifiée, j'espère que le gouvernement va la modifier—je souhaite que ce chemin de fer fasse autant de bien au Canada que le Pacifique Canadien lui en a fait depuis qu'il est en opération. L'administration de ce réseau a procuré de grands avantages à notre pays ; elle a fait connaître notre pays, et elle a fait beaucoup pour le Canada. Les hommes qui ont pris une part active à son administration, sir William Van Horne et sir Thomas Shaughnessy, étaient tous deux des Américains. Ils sont venus en ce pays et se sont fait naturaliser. A l'exception de trois ou quatre, je crois que les directeurs de cette compagnie sont des Canadiens qui comprennent les affaires du pays ; ils connaissent les besoins de notre pays et voilà pourquoi cette voie ferrée a tant contribué au développement du Canada et a été exploité dans l'intérêt de ce pays. J'espère que l'on pourra en dire autant des directeurs de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. J'espère que les directeurs qui exécuteront le programme du Grand-Tronc-Pacifique—je ne parle pas des hommes qui dirigent l'administration de la Compagnie du Grand Tronc, et qui demeurent à Londres—mais j'espère que ceux qui présideront à la direction du Grand-Tronc-Pacifique seront des Canadiens, qu'ils demeureront parmi nous, ici en Canada ; qu'ils se tiendront en contact avec notre population et qu'ils comprendront nos intérêts aussi bien que le bureau de direction du chemin de fer du Pacifique Canadien les a compris durant les longues années de son développement.

Maintenant, M. l'Orateur, je supplie de nouveau le gouvernement de se dégager des entraves dans lesquelles il se trouve engagé, relativement à la partie est de ce chemin de fer transcontinental. Chaque dollar qui sera dépensé pour cette division de l'est serait mieux employé pour le développement de chemins de fer de colonisation, non seulement au Nord-Ouest, mais aussi dans la partie est du pays. Le rapport de la commission du transport conseillera sans aucun doute de fortes dépenses à plusieurs endroits. Nous pouvons donc entrevoir d'énormes dépenses à faire dans d'autres directions. Comment pourrons-nous effectuer toutes ces améliorations nécessaires si nous employons notre crédit pour ce projet, si nous jetons tous ces millions dans cette division de l'est ? Que le gouvernement, dis-je, se dégage des entraves dans lesquelles il se trouve en ce qui concerne la section de l'est. Qu'il économise nos ressources, qu'il économise notre crédit et qu'il prenne ainsi les moyens d'effectuer les grandes entreprises qu'il nous faudra faire, afin de mettre à exécution les recommandations de la commission de transport, et de construire des chemins de fer dans les vieilles provinces ainsi que dans le Nord-Ouest. De cette manière, je crois qu'il obtiendra l'approbation du public dans une mesure beaucoup plus grande qu'en persistant à vouloir réaliser le projet qui nous est maintenant soumis et en consentant aux concessions que nous trouvons dans le contrat ministériel et qui sont contraires aux intérêt du pays.

M. JAMES J. HUGHES (King's, I.P.E.) : M. l'Orateur, je n'ai pas eu l'avantage d'entendre les premiers discours qui ont été prononcés sur la résolution maintenant soumise à la Chambre. Mais j'ai parcouru avec soin quelques-uns de ces discours, et en particulier celui qui a été prononcé par le chef de l'opposition et celui qui a été prononcé par l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler). En ma qualité de député récemment élu à cette Chambre, je dois dire que j'ai été surpris de considérer que l'honorable chef de l'opposition en traitant le côté financier de la question se soit montré si injuste, si inexact dans les déclarations qu'il a faites et que l'honorable député de Toronto-ouest ait fait des déclarations absolument erronnées. J'avoue, M. l'Orateur, que ce langage est un peu sévère, mais j'espère pouvoir prouver, avant de m'asseoir, la vérité de ce que j'affirme. Cependant, avant d'essayer de le faire, je vais parler brièvement de l'article 42 de la convention, article qui est très intéressant pour les provinces maritimes. Durant la vacance, il a été discuté assez longuement par les journaux de l'Ile du Prince-Edouard, province à laquelle j'ai l'honneur d'appartenir, et aussi dans les assemblées publiques qui ont eu lieu à l'élection partielle de Queen's-ouest. Nos adversaires conservateurs ont déclaré avec beaucoup d'emphase que cet article n'était pas assez fort, pas assez large ou pas assez étendu pour forcer le Grand-Tronc-Pacifique à transporter les produits et le trafic qu'il recueillera dans l'ouest et le centre de l'ouest, par des voies canadiennes et jusqu'à des ports de mer canadiens, et que, conséquemment, le gouvernement devait être condamné pour n'avoir pu conclure un marché

plus avantageux et plus conforme aux intérêts des provinces maritimes.

Heureusement, M. l'Orateur, nous avons un excellent moyen de connaître la force, l'adresse et la portée de cet article. Lorsque le bill du Grand-Tronc-Pacifique fut soumis au parlement à la dernière session, l'opposition se réunit en caucus et la sagesse collective et le talent juridique de l'opposition préparа une résolution qui, dans l'opinion de nos adversaires, devait répondre exactement à toutes les exigences de la situation. La résolution fut mise entre les mains de l'honorable député de Kings, N.-B. (M. Fowler), et il la proposa en cette Chambre. Nos adversaires croyaient que c'était tout ce que le génie humain pouvait produire de mieux, je suppose. Cela se lit comme suit :

Que l'ordre du jour pour la troisième lecture du bill (n° 64) soit annulé et que le bill soit renvoyé au comité des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques, afin que l'article suivant soit ajouté audit bill :—Tout le trafic provenant du Canada et né le long de la ligne du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, destiné à l'exportation à travers l'Atlantique, sera expédié par des ports canadiens lorsque la route ne sera pas spécialement indiquée par l'expéditeur ; et que le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique transportera ces marchandises au littoral est du Canada à aussi bas prix qu'à n'importe quel port américain sur le littoral de l'Atlantique.

Le projet de résolution présenté et appuyé par l'opposition avait évidemment pour objet d'obliger la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à transporter jusqu'à l'Atlantique, à aussi bon marché qu'aux ports américains, toutes les marchandises prises sur le parcours de sa ligne. Je citerai l'article 42 du contrat. En voici la teneur :

Il est par les présentes déclaré et reconnu entre les parties à ce contrat que le gouvernement du Canada accorde l'aide stipulée aux présentes dans l'intention formelle d'encourager le développement du commerce au Canada et le transport des marchandises par des voies canadiennes.

La compagnie accepte l'aide à ces conditions, et convient que tout le trafic pris sur la ligne du chemin de fer ou ses embranchements, lorsque l'expéditeur ne désignera pas spécialement une autre route, sera, s'il est à destination d'en. droits du Canada, transporté par le territoire canadien ou entre les ports intérieurs du Canada, et que le tarif d'entier parcours sur les marchandises destinées à l'exportation, du point d'origine au point de destination, ne sera en aucun temps plus élevé par la voie des ports canadiens que par celle des ports des Etats-Unis, et que toutes les marchandises, lorsque l'expéditeur ne désignera pas spécialement une autre route, seront transportées aux ports de mer du Canada.

Cet article en dit beaucoup plus que le projet de résolution présenté par la gauche. Il pourvoit non seulement à ce que les marchandises soient transportées aux ports canadiens à aussi bon marché qu'aux ports américains ; mais encore à ce qu'elles soient transportées aussi économiquement du port d'embarquement au point de destination, que ce soit Liverpool, Londres ou n'importe quel autre endroit de l'Europe, de sorte qu'il y aura uniformité dans les taux de transport maritime. Cependant certains députés des provinces maritimes ont déclaré que cela n'était pas suffisant. Je citerai aussi l'article 43, qui se lit ainsi :

La compagnie convient de plus que dans toute affaire tombant dans ses attributions elle n'encouragera ni ne conseillera, directement ou indirectement, le transport de ces marchandises par d'autres routes que celles prévues plus haut, mais que, sous tous rapports, elle fera, de bonne foi, tout ce qu'elle pourra pour remplir les conditions auxquelles l'aide publique lui est accordée, savoir : pour développer le commerce par les voies canadiennes et par les ports de mer du Canada.

La convention dont il s'agit maintenant ressemble essentiellement à la première. Les modifications qu'elle comporte seront favorables à la compagnie si, au point de vue financier, l'entreprise n'est pas couronnée de succès; mais si elle l'est, ce dont pas un homme sensé n'oserait douter, la compagnie aura les mêmes obligations que d'après le premier contrat et le pays n'aura pas à payer un sou de plus que d'après ce contrat-là.

Le chef de l'opposition a fait un exposé financier en commençant par mettre à la charge du gouvernement le coût de la division de l'est s'étendant depuis Moncton jusqu'à Winnipeg. En principe, il avait raison ; mais il a beaucoup exagéré au sujet des frais de construction en prétendant qu'ils s'élèveraient à $40,000 le mille. Il a ensuite computé à 3½ pour 100 l'intérêt à payer durant la période de construction, et pour sept ans, c'est-à-dire durant le temps que le Grand-Tronc-Pacifique, locataire du chemin, n'aura pas d'intérêt à payer. C'est encore très bien en principe, mais il n'aurait pas dû oublier que le locataire aura à payer 3 pour 100 d'intérêt sur le coût de construction pendant 43 ans sur 50 et que, tout ce temps-là, le chemin ne pèsera d'aucun poids sur les épaules du peuple.

Mais il y a plus : Il met à la charge du pays le coût total du pont de Québec qu'il porte à $6,978,719 ou à $7,000,000 en chiffres ronds. Mais, M. l'Orateur, il est tout probable qu'on aurait construit ce pont quand même on n'aurait pas songé au Transcontinental. En tous cas, il servira à cinq ou six autres chemins de fer. Il serait aussi juste de faire payer ce pont à n'importe laquelle de ces compagnies, qu'au Transcontinental. C'est ce que n'a pas demandé le chef de l'opposition parce qu'il eût trouvé cela trop injuste. Pourquoi donc le demande-t-il dans ce cas ? Evidemment pour majorer les frais que cette entreprise va coûter au gouvernement. Ce n'est pas encore tout. Il met à la charge de cette entreprise le coût de la section des prairies, qu'il estime à $13,000,000. Cependant il a lui-même admis qu'elle serait couronnée de succès, il a cité dans ce sens les déclarations de lord Welby, de sir Charles Rivers-Wilson, de M. Hays

et de certains autres, tendant à faire voir que la division de l'ouest réussira à merveille dès le début. Il ne s'est pas gêné de dire qu'il en serait ainsi et il sait que dans ce cas le gouvernement n'aurait pas un sou à payer pour la construction de la section des prairies ; cependant, il met à sa charge, $13,000,000 de ce chef. Est-ce raisonnable ? N'est-ce pas de nature à induire en erreur ? Certes, le gouvernement garantit les obligations relativement à cette section, mais cela ne lui coûtera absolument rien si l'entreprise réussit de ce côté.

Il met aussi à la charge du gouvernement le coût de la section des montagnes, qu'il fixe à $25,000,000. Il sait bien que la section des prairies et celles des montagnes n'en font qu'une et que tout ce que le gouvernement aura jamais à payer par rapport à cette section des montagnes, ce sera l'intérêt sur les obligations qu'il garantit pour sept ans et que le chef de l'opposition estime lui-même à $4,882,500. Toutefois, il met $25,000,000 à la charge de la section des montagnes, ce qui est décidemment injuste et faux. Je suis sûr qu'il ne voudrait agir ainsi dans aucune autre question financière qu'il aurait à régler. Ces montants dédits du total de $170,000,000 et déduction faite aussi de plus de $20,000,000 dont il a majoré les frais de construction de la division de l'est ces frais d'après son propre calcul, s'élèveront à beaucoup moins de $100,000,000.

Quels sont les frais à cet égard et combien la construction du Transcontinental coûtera-t-elle au pays ? Prenons d'abord la division de l'ouest. Le chef de l'opposition a dit qu'elle aurait 1,875 milles de long. Il a peut-être forcé la note, mais, en tous cas, je vais raisonner d'après ses propres chiffres. M. Stephens, ingénieur en chef de l'expédition d'explorateurs qui a étudié le pays depuis Winnipeg jusqu'à la longitude de North-Bay, a déclaré qu'il suffirait amplement de $30,000 par mille pour construire cette section. On sait qu'entre North-Bay et Québec le pays est à peu près le même que depuis North-Bay en allant vers l'ouest, et M. Stephens est d'opinion que, toutes choses égales d'ailleurs, la construction du chemin de North-Bay à Québec et de Québec à Moncton coûtera moins cher que la section de l'ouest, parce qu'il sera plus facile de se procurer des matériaux et des fournitures qu'il ne le sera dans l'ouest. A la dernière session, le ministre des Finances a estimé que le chemin, de Moncton à Winnipeg coûterait, en moyenne, $30,000 le mille, et il a la réputation de faire présider la plus grande prudence à ses estimations. Mais, M. l'Orateur, j'irai aussi loin que possible, et citant mes propres chiffres, je dirai que le chemin coûtera $35,000 le mille, ce qui fera $65,625,000 pour les 1,875. Ajoutons à cela l'intérêt à 3 pour 100 pour la période de construction ou pour quatre ans sur tout le montant durant la moitié de cette période et cet intérêt formera la somme de $9,187,500.

Naturellement, le capital ne se dépensera pas au commencement des travaux, mais au fur et à mesure que l'ouvrage avancera, et ainsi, je suis certain d'avoir l'approbation de la Chambre en disant que l'intérêt s'élèvera, en moyenne, à $9,187,500. Cette somme, ajoutée à ce que la construction aura d'abord coûté, formera un total de $74,812,500.

Mais le gouvernement devra payer l'intérêt à 3 pour 100 sur cette somme pendant sept ans ou jusqu'à ce que le Grand-Tronc-Pacifique commence lui-même à le payer. Il n'est pas un Canadien qui ne sache que d'ici à six ou sept ans le gouvernement pourra emprunter de l'argent à 3 pour 100 et peut-être moins. Il y a une couple d'années il pouvait emprunter facilement à un peu moins de 3 pour 100 ; mais d'ici à six ou sept ans il va facilement pouvoir se procurer de l'argent sur n'importe quel marché du monde à 3 pour 100 ou moins. Or, l'intérêt sur cette somme à 3 pour 100 pendant sept ans serait de $15,710,625. Voilà ce que le gouvernement aura à payer par rapport à la division de l'ouest. Certes, il faudra éventuellement faire face aux obligations qui seront émises pour prélever l'argent nécessaire à la construction de ce chemin ; mais le peuple sera propriétaire de ce chemin-là et lorsque, dans 50 ans d'ici, ces obligations seront devenues remboursables et que le chemin retournera au gouvernement, ce dernier aura une propriété beaucoup plus importante et il pourra la relouer avec beaucoup plus d'avantage ou en faire ce qu'il voudra. Le peuple ne s'apercevra donc pas de ce que le chemin lui aura coûté, puisque cette somme se remboursera d'elle-même et que ce chemin lui appartiendra. L'intérêt qu'il produira suffira donc toujours à payer l'intérêt de ce qu'il aura coûté. Ainsi l'intérêt pendant les sept premières années sur le coût de la division de l'est, plus l'intérêt des obligations que le gouvernement garantira relativement à la section des montagnes représentera tout ce que le pays aura eu à payer par rapport à cette entreprise.

Quant à l'intérêt sur les obligations garanties par le gouvernement, je prendrai les chiffres cités par le chef de l'opposition. L'intérêt sur les obligations concernant la section des montagnes s'élèvera donc à $4,882,500. Ajouté à l'intérêt du coût de la division de l'est, soit $15,710,625, cela fait en tout $20,593,125. Voilà ce que cette entreprise va coûter au peuple. Qu'aura-t-il en retour ? Un chemin de fer s'étendant d'un océan à l'autre, ouvrant à l'exploitation d'immenses étendues de forêts et de terrain minier, livrant à l'agriculture des millions d'acres de la meilleure terre du monde. Qu'est-ce que vingt millions de dollars pour le peuple canadien ? Ce pays a déjà une population de près de 6,000,000, mais longtemps avant l'échéance de cette obligation il en aura 7,000,00 à 8,000,000. Ces $20,000,000 répartis entre nous représenteront moins de $3 par tête ou $15 par famille de cinq personnes. Comment les députés de Grey, de Leeds et de Lanark-sud peuvent-ils donc, hommes

intelligents qu'ils sont, venir dire ici que cette entreprise va avoir pour résultat de grever chaque ferme d'une hypothèque de $125 ?

M. HEYD : Ils sont prêts à dire n'importe quoi.

M. JAMES J. HUGHES : Quand même nous aurions à faire face à toutes ces obligations dans une même année ce serait peu de chose après tout. Nous n'aurions guère plus à payer que ce que représente l'excédent de l'an dernier et probablement pas plus que ce que représentera celui de cette année.

Mais ce n'est pas dans un an que nous aurons à faire face à ces obligations. Nous aurons quinze ans pour payer. Il faudra sept ou huit ans au gouvernement pour construire le chemin et nous paierons l'intérêt pendant sept années de plus, de sorte que cela nous prendra quinze ans, soit un dollar par année pour chaque famille durant quinze ans.

Mais, M. l'Orateur, cette entreprise ne coûtera pas un seul dollar au peuple car, je ne crains pas de l'affirmer, l'augmentation des affaires et le profit qui en résultera, grâce à la construction de ce chemin, représentera quatre ou cinq fois plus que les frais de construction. Il va de soi que les terres des régions par où passera ce chemin de fer prendront de la valeur et, qu'elles appartiennent aux législatures ou au gouvernement fédéral, elles se vendront plus cher, et cet excédent ira à la caisse des législateurs ou du gouvernement fédéral qui retirera ainsi dix fois plus que ce que le chemin aura coûté. Par conséquent, bien loin d'affaiblir les ressources du pays, le transcontinental national sera lui-même une source de profits et de revenus.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La séance est reprise à huit heures.

M. JAMES J. HUGHES : M. l'Orateur, lorsque la séance fut suspendue, à six heures, je parlais des conséquences financières de cette grande question du chemin de fer transcontinental et surtout de l'exposé que nous en a fait le chef de l'opposition. Je venais de démontrer que tout ce que le peuple aurait à payer pour cette entreprise d'ici à quinze ans n'excéderait pas $20,000,000 et n'atteindrait peut-être pas cette somme. De son côté, le chef de l'opposition a déclaré que les obligations assumées par le gouvernement s'élevaient à $150,000,000 ou $170,000,000. Il a eu soin de se retrancher derrière le mot obligations, et dès lors, sa déclaration est injuste et susceptible de tromper le peuple. Pour arriver à ces $150,000,000 ou $170,000,000 il a mis à la charge de l'entreprise tout le coût du pont de Québec, qu'il aurait pu tout aussi bien faire payer par n'importe quel autre de cinq ou six chemins qui se serviront de ce pont. Il a également mis à la charge de ce projet tout le coût de la section des prairies, bien que le gouvernement,—et il le sait,—garantisse seulement les trois quarts du coût de cette section jusqu'à concurrence de $13,000 par mille et ne doive jamais être appelé à payer un sou de ce chef. Il met aussi à la charge de l'entreprise les $25,000,000 que, d'après lui, la section des montagnes va coûter, lorsqu'il sait qu'à cet égard le gouvernement n'aura rien de plus à payer que l'intérêt sur ces obligations pendant sept ans. C'est ainsi qu'il est parvenu à former son montant. Naturellement, le gouvernement a assumé une obligation indirecte, mais comme peu de gens auront le temps ou seront capables d'étudier la question d'assez près pour découvrir cette différence, je dis que l'honorable chef de l'opposition s'est exprimé de façon à tromper le public.

Mais on peut encore envisager cette grande question sous un autre aspect. Je serais heureux d'entendre le plaidoyer que ferait le chef de l'opposition dans une cause où il occuperait pour le Grand Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique. Il me semble qu'il dirait, bien que dans des termes plus choisis : "Mes clients, le Grand Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique assument, dans ce contrat, des obligations énormes comparativement à celles du gouvernement du Canada. D'abord ils consentent un bail en vertu duquel ils exploiteront la division de l'est cinquante années durant, y ajouteront toutes les améliorations nécessaires, la maintiendront en bon état de réparation et paieront l'intérêt du coût de construction quarante-trois ans sur cinquante, ce qui fera, même à $35,000 le mille, la somme énorme de $96,508,125. En outre, mes clients se chargent de construire la division de l'ouest. A mon sens, la section des prairies va coûter, à elle seule, $20,000,000. Ils se rendent directement responsables à cet égard. Mes clients se chargent aussi de construire la section des montagnes, qui va coûter $25,000,000, et ils se rendent aussi directement responsables à cet égard. Et lorsque ce chemin sera construit nous devrions y mettre pour $25,000,000 de matériel roulant. Mes clients s'obligent donc pour un montant de $161,508,125. Les améliorations qu'il nous faudra ajouter à la division de l'est pendant 5 ans, y compris les frais d'entretien, s'élèveront, très probablement, à 50 ou 75 pour 100 de ce que la construction aura d'abord coûté. Disons qu'elles s'élèveront seulement à $40,000,000.

On se trouvera donc en face de plus de $200,000,000 d'obligations dont mes clients devront assumer la responsabilité, tandis que les obligations directes du gouvernement représenteront à peine un montant de $20,000,000, à part le coût premier de la division de l'est. L'honorable député pourra peut-être dire que cela n'est pas juste à l'égard de ces clients. Sans doute, on paiera

le coût de cette division en émettant des obligations pour le montant requis. Supposons que la compagnie exploite cette ligne cinquante années durant ; à l'expiration de cette période, ce chemin de fer fera retour au gouvernement. Il vaudra alors beaucoup plus que lors du premier affermage. Sa valeur dépassera la dette garantie.

On peut étudier ce contrat d'une autre façon, afin de voir ce qu'il signifie et représente pour le peuple de notre pays. Je veux parler de la méthode des comparaisons. Nous pouvons comparer le coût de cette ligne avec celui du chemin de fer Canadien du Pacifique. Le pays a accordé une subvention de $25,000,000, argent sonnant, à cette compagnie pour commencer ses travaux; celle-ci a obtenu en outre la propriété de voies ferrées représentant une somme de $37,750,000 et cela sans bourse délier, soit en tout $62,-750,000. Il faut ajouter à ce montant la valeur de 25,000,000 d'acres de terre qu'elle a aussi reçus en cadeau. Or, si l'on estime au plus bas chiffre la valeur de chaque acre à $3, on a $75,000,000 pour ces 25,000,000 d'acres.

Le chemin de fer Canadien du Pacifique a donc coûté au pays $137,750,000. Il faut aussi tenir compte des privilèges énormes dont jouit le Pacifique, mais qu'on n'accorde pas au Grand-Tronc-Pacifique. La première de ces compagnies avait le droit d'importer en Canada tous les matériaux qui entraient dans la construction de sa ligne, et cela en pleine franchise. Il n'y a aucune réglementation des taux de transport des voyageurs ou des marchandies, tant que les revenus du chemin ne s'élèveront pas à 10 pour 100 de la dette et des actions garanties. Plus que cela encore, on a accordé au Pacifique un privilège considérable, l'exemption de toute taxe fédérale, provinciale ou municipale sur son capital, ses obligations, ses immeubles, etc., et cette exemption est perpétuelle. Il est impossible de supputer le montant que ce privilège énorme re présente : il s'agit d'une somme annuelle de $1,000,000 à $2,000,000. La subvention en espèces sonnantes accordées au chemin de fer Canadien du Pacifique, est de trois fois plus élevée que le montant que devra payer le peuple de ce pays pour la construction du chemin de fer projeté. Les subventions en argent et en terres, sans tenir compte des exemptions et des privilèges de toutes sortes, s'élèvent à un chiffre sept fois plus considérable que celui représentant le coût du Grand-Tronc-Pacifique pour le Canada. Cependant, nos adversaires viendront nous dire que cette transaction avec le chemin de fer Canadien du Pacifique était une bonne affaire, et que ce chemin de fer a puissamment aidé le développement de notre pays, en lui procurant de grands avantages. Je crois que tout cela est vrai, en dépit de l'imprévoyance dont le gouvernement conservateur a fait preuve dans cette transaction. Je suis convaincu que le chemin de fer Canadien du Pacifique a puissamment contribué au progrès du Dominion. Ce qu'a fait cette ligne sous ce rapport, le Grand-Tronc-Pacifique peut l'accomplir avec beaucoup plus d'avantages pour le pays.

Je vais maintenant discuter les allégations d'un autre député, membre très important de l'opposition ; je veux parler de l'honorable représentant de Toronto-ouest (M. Osler). J'ai dit, en commençant ce discours, que j'étais surpris de constater que mon honorable ami avait cru nécessaire de hasarder une affirmation aussi erronée, en ce qui touche le côté financier de cette question. J'ai ajouté qu'avant de reprendre mon siège, je tâcherais de prouver ce que j'avançais, et c'est ce que je vais faire maintenant. Quand j'ai lu dans l'édition non revisée des " Débats ", l'assertion faite par l'honorable député, j'ai cru qu'il devait certainement y avoir une erreur quelque part, *lapsus linguae* ou *lapsus calami*, qui serait corrigée dans l'édition revisée des " Débats ". Mais, à ma grande surprise, l'honorable député n'a pas jugé à propos de faire cette correction, et je dois donc supposer qu'il veut que son assertion reste telle quelle. En conséquence, je cite les " Débats ", page 871, où je trouve que l'honorable député de Toronto-ouest a dit ce qui suit :

> Eh bien, dix-huit ans, voilà un délai assez considérable pour la construction d'un chemin de fer, à titre gratuit. Admettons, pour les besoins de la discussion, que le gouvernement construise ce chemin de fer, comme il se propose, de Winnipeg en gagnant l'est jusqu'à Québec et Moncton. Je vais emprunter les chiffres consignés par le président de la Compagnie du Grand Tronc dans le rapport qu'il a soumis à ses actionnaires, chiffres qui sont les moins élevés que j'aie encore vus. Il porte à $76,000,000 le coût de la section de Winnipeg à Moncton ; à $20,000,000 celui de la section de Winnipeg aux montagnes, et à $25,000,000 celui des montagnes au Pacifique. Le ministre des Finances n'en saurait disconvenir, ces chiffres sont de beaucoup inférieurs à l'obligation réelle que contracte le pays.

J'ignore si l'honorable ministre partagera cette opinion. Mais, passons outre :

> D'après la convention actuelle intervenue avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et la Compagnie du Grand Tronc, l'intérêt——

Remarquons ce qui suit :

> ——à servir sur $76,000,000 à 3 pour 100—et c'est là, à mon avis, un taux fort modéré—sera de $4,245,000.

Voilà une déclaration bien formelle, mais le calcul n'est pas bien difficile à faire. Quel écart a fait l'honorable député dans ces calculs ? Un écart de $1,585,000. L'intérêt de $76,000,000 à 3½ pour 100, s'élève à $2,660,000 par année; mais l'honorable député porte ce chiffre à $4,245,000. Je comprends où il veut en arriver et je ne désire pas me montrer injuste à son endroit. Il a voulu, sans doute, démontrer que l'intérêt des $76,-000,000 que, d'après lui, coûtera la division de l'est, et du coût des sections des prairies et des montagnes réunies représentera un mon-

tant de $4,245,000, et en cela il a parfaitement raison.

Mais l'honorable député se montre-t-il juste envers le gouvernement, quand il dit que ce dernier devra payer l'intérêt du coût de la section des prairies ? Non, assurément, parce qu'il ajoute plus loin qu'il a fait ce calcul en supposant que l'entreprise réussirait. Dans ce cas, le gouvernement ne se trouvera jamais dans l'obligation de dépenser un sou pour acquitter cet intérêt. Il serait juste, cependant, de calculer l'intérêt du coût de la division de l'Est, et des obligations garanties par le gouvernement pour la construction de la section des montagnes. Mais sur ce point encore il se tromperait. L'intérêt du coût de la division de l'Est à 3½ pour cent, par année, s'élèverait à $2,660,000 ; celui des obligations garanties par le gouvernement pour la construction de la section des montagnes, suivant les calculs de l'honorable chef de l'opposition, serait de $697,500. Ces deux sommes réunies donnent un montant de $3,357,500. Donc, même en supposant que ce soit là ce que l'honorable député a voulu dire, il se trouverait encore à commettre un écart de $887,500 dans ses calculs.

M. SPROULE : Que dites-vous de la garantie du coût de construction de la section des prairies ?

M. JAMES J. HUGHES : J'ai déja expliqué ce point. J'ai dit que si cette entreprise réussit—et c'est là la base de l'argumentation de l'honorable député de Toronto-ouest—le gouvernement n'aura rien à payer sous forme d'intérêt, en tant que cette section est concernée. Mais l'honorable député fait un autre calcul, celui de l'intérêt à 4 pour cent, et il dit :

Si l'émission des obligations se fait à 4 pour 100, la totalité sera de $4,840,000.

Non, ce ne sera pas là le total. Calculé à 4 pour cent, l'intérêt, quant à la division de l'Est, serait de $3,040,000 et si l'on ajoute à ce montant le total de l'intérêt du coût de la section des montagnes, tel que calculé par le chef de l'opposition, on aura $3,737,500. Ici encore l'honorable député de Toronto-ouest fait un écart de $1,102,500. Mais voici qui est mieux. L'honorable député fait un autre calcul en disant :

Le gouvernement s'engage, sous l'empire de la convention en question, à construire la section du réseau de Winnipeg à Québec et à Moncton, et l'estimation la moins élevée du coût de construction est de $76,000,000. A quoi s'engage la Compagnie du Grand Tronc ? Tout simplement à 3 pour 100 d'intérêt sur cette somme, abstraction faite de ce que le gouvernement peut payer d'intérêt. Supposons que le gouvernement soit obligé de faire un emprunt à 3½ pour 100, et c'est là un taux d'intérêt fort modéré, au point de vue des affaires, lorsqu'il s'agit d'une entreprise à exécuter dans une période de cinq ans et advenant que la Compagnie du Grand Tronc paye trois pour cent d'intérêt, au bout de 50 ans l'écart entre les 3 pour 100 que touche le gouvernement et les trois et demi pour cent que verse la Compagnie du Grand Tronc atteindra le chiffre de $59,324,000.

Quel écart commet l'honorable député dans ce calcul ? Il se trompe de $40,324,000. Il ajoute :

On aurait beau à se livrer à des calculs fantaisistes, on ne saurait sortir de là.

Eh bien, M. l'Orateur, je ne crois pas qu'il se trouve dans tout le Canada et dans tout le monde civilisé un autre home qui arrive à un résultat semblable, en jouant avec les chiffres. L'honorable député dit encore :

Voilà donc l'écart réel entre le taux d'intérêt que le gouvernement sera obligé de verser pour cet emprunt. Si le gouvernement s'adressait aujourd'hui au marché financier pour effectuer cet emprunt, il lui serait impossible d'obtenir de capitaux pas moins de 4 pour 100. En supposant que le gouvernement dût payer 4 pour 100 d'intérêt sur cet emprunt, l'écart entre l'intérêt de 4 pour 100 que verserait le gouvernement et celui de 3 pour 100 que payerait la Compagnie du Grand Tronc s'élèverait, au bout de cinquante ans, à $118,648,000.

Quel chiffre représente l'erreur commise par mon honorable ami dans ces calculs ? $80,000,000 seulement, ou pour être parfaitement exact, $80,648,000. Il continue en disant :

Et, cependant, M. l'Orateur, cette enceinte parlementaire retentit encore des paroles du prmier ministre affirmant que la totalité de la somme que le pays s'engage à dépenser se résume à $13,000,000, la moitié de l'excédent des recettes d'un seul exercice financier.

L'honorable député dit que $13,000,000 représenteraient la moitié de l'excédent des recettes d'un seul exercice financier. Bien que le gouvernement ait accusé des excédents de recettes depuis qu'il administre les affaires du pays, il n'a pas encore réussi à porter à $26,000,000 ces surplus annuels. L'honorable député de Toronto-ouest, cet homme de finances distingué, affirme le contraire. Voilà donc les chiffres que nous présente le critique financier de l'opposition, celui qui, tout probablement,—si jamais un ensemble de circonstances défavorables ramenait les conservateurs au pouvoir—deviendrait le ministre des Finances du Dominion. Mais mon honorable ami a fait d'autres calculs. Voyez plutôt :

Pour la section des montagnes, l'émission des obligations atteindra le chiffre de $50,000 le mille, d'après l'estimation du coût total que la Compagnie du Grand Tronc porte à $25,000,000.

Il ajoute :

Pour réaliser ces $25,000,000, des obligations à 3 pour 100 nécessiteraient une émission de $30,000,000 au moins—si l'on tient compte du prix du marché étranger.

Je ne saisis pas parfaitement ce qu'il entend par ces derniers mots. Il n'a pas iniqué le montant de cet intérêt. Le chef de l'opposition et d'autres membres de la gauche ont prétendu que des obligations à 3 pour 100 se vendraient à 90 sur le marché.

Mais prenons les calculs de l'honorable député de Toronto-ouest. Savez-vous, M. l'Orateur, quelle erreur il commet en jongleant ainsi avec les chiffres ? Mon honorable ami semble incapable de faire le plus simple calcul arithmétique. Il faudrait une émission non pas de $30,000,000, mais de $27,777,777. Il fait donc un écart de $2,222,223. Une bagatelle, quoi ! Mais il va plus loin et, basant ses calculs sur sa propre estimation, il dit :

La quote part du gouvernement serait de $22,500,000. La Compagnie du Grand Tronc n'aura pas d'intérêt à servir sur cette somme pendant trois ans de plus, si elle ne gagne pas d'intérêt —je cite les paroles mêmes du président du Grand Tronc—et comme il lui est accordé 8 ans pour terminer ses travaux, il s'ensuit que, pendant 18 ans, elle n'aura pas à payer d'intérêt. Admettons pour les besoins de la discussion, que le délai moyen pour la construction du chemin de fer soit, non pas de huit ans, mais de quatre ans, et ainsi nous limiterions à quatorze nas la moyenne du délai pour la dépense de $22,000,000. Sur cette dépense le gouvernement paye l'intérêt, tandis que la Compagnie du Grand Tronc ne paye rien, et cela représente une somme de $16,672,500.

Voilà ce qu'affirme l'honorable député. On ne sait rien des taux. Il a déjà porté au compte du gouvernement l'escompte sur les obligations, il ne peut donc pas le compter de nouveau.

Il ne s'agirait donc que de l'intérêt à 3 pour cent qui représenterait, d'après l'honorable député, $16,672,500. Ce calcul est faux, car le montant de cet intérêt serait de $9,240,000. L'honorable préopinant se trompe donc de $7,432,500. Ce serait faire acte de charité que de supposer qu'il n'a rien compris du sujet qu'il discutait. Il est actionnaire et directeur du chemin de fer Canadien du Pacifique ; il a de grands intérêts financiers en jeu, mais il semble s'être trompé complètement dans cette évaluation. Cela n'empêche pas le " News," de Toronto, de dire que l'honorable député a parfaitement compris le sujet et que, pour lui avoir posé une question importante, l'honorable représentant d'Annapolis (M. Wade) s'est attiré une réponse qui démontrait clairement que le député de Toronto-ouest était parfaitement au courant de la question qu'il débattait.

Mais s'il en était ainsi, M. l'Orateur, tout le monde se trouverait à l'aise pour discuter n'importe quel sujet. Voilà pour le côté financier de cette question, tel que présenté par l'honorable chef de la gauche et le représentant de Toronto-ouest.

Il est, cependant, un autre aspect de cette question qui nous intéresse vivement car il se rapporte aux provinces maritimes. Les membres de l'opposition, surtout ceux de la province d'Ontario, sont en faveur de la construction d'une voie ferrée se prolongeant vers l'est, jusqu'à North-Bay seulement ; ils laissent entièrement de côté les provinces maritimes. Ces députés se targuent de leur patriotisme ; ils se vantent d'embrasser toutes les provinces dans les conceptions de leur esprit. Qu'ont donc fait les provinces maritimes pour être privées des avantages que procurera l'exploitation de cette grande voie ferrée à travers le continent ? Pourquoi assigner North-Bay comme point extrême de cette ligne ? L'honorable député de Toronto-ouest nous a démontré les résultats de cette politique en disant :

Supposons que la section de l'est ne soit pas construite d'ici à dix ans, qu'arrivera-t-il ? Tout le trafic du Grand Tronc accumulé à l'ouest de Winnipeg, se dirige soit sur Port-Arthur, soit sur Duluth, puis, par les grands lacs, sur Portland, augmentant ainsi les revenus de nos amis les Américains.

Et il supplie le ciel de ne pas permettre que cette ligne ne soit jamais construite. Jamais prière moins patriotique, j'allais dire moins inique, ne fut adressée au Seigneur. Cependant, l'honorable député d'Hastings-ouest (M. Northrup), je crois, a répété cette assertion, quelques jours plus tard, et toute la gauche l'a applaudi. Nous, habitants des provinces maritimes, nous savons donc ce qui nous est réservé, si, par suite de circonstances imprévues et malheureuses, le parti conservateur revenait au pouvoir. Nous nous attendrions, au moins, à ce que les députés conservateurs de ces provinces protesteraient contre des déclarations semblables de la part de leurs amis, mais ils n'en ont rien fait. Ils devront rendre compte de leur silence, lorsqu'arriveront les élections générales. Nous sommes prêts à rencontrer l'opposition sur ce terrain.

Si maintenant, M. l'Orateur, nous envisageons ce projet sur tous ses aspects, sur tous ses détails, il nous semble étrange qu'il soulève une opposition semblable dans cette Chambre et, apparemment, dans certaines parties du pays. D'où provient cet état de choses ? Cette opposition n'est pas l'œuvre des hommes de finances de ce pays, car toutes les chambres de commerce qui ont exprimé leur opinion, se sont prononcées en faveur de cette entreprise. Elle ne vient pas des cultivateurs, parce qu'aucun de ces sociétés, de ces écoles, de ces cercles agricoles répandus par tout le Canada, de l'Atlantique au Pacifique, n'a, si je ne me trompe, condamné ce projet. Elle n'est pas soulevée par ceux qui se livrent aux industries forestière et minières du pays, ni par les classes ouvrières en général. Quelle est donc la cause de cette opposition ? Elle est due à cette compagnie pour laquelle notre population a tant fait, qui a reçu du gouvernement fédéral assez de concessions, de privilèges, de subventions en argent et en terres pour enrichir et rendre millionnaires la plus grande partie de ses directeurs, sinon tous. Ce sont ses représentants ici qui soulèvent et dirigent cette opposition. Ils voudraient enchaîner, s'ils le pouvaient, le peuple canadien au char de la Compagnie du Canadien du Pacifique.

L'honorable député de Hastings-ouest, si je ne me trompe, a défié le gouvernement de

soumettre ce projet à l'approbation du peuple. Voilà une provocation stupide et prétentieuse. L'honorable gentleman sait bien que les élections se feront sur cette question, car, on ne pourra, avec avantage, attaquer le moindre détail de l'administration du gouvernement ; il n'ignore pas non plus que nous sommes prêts à soutenir la lutte contre nos adversaires sur cette question si importante. Nous attendons le verdict avec confiance, car nous savons que le peuple nous appuiera; nous avons foi dans le verdict de la génération qui grandit, de celles qui suivront, et nous sommes convaincus que la population des cités qui ne sont pas encore sorties du néant, honorera la mémoire des hommes d'Etat qui ont conçu ce vaste projet, qui ont eu le courage de mener à bonne fin cette entreprise qui, M. l'Orateur, contribuera énormément à faire du Canada une nation parmi les nations du monde. Je n'éprouve donc aucune hésitation à déclarer que je vais voter en faveur de la résolution et contre l'amendement soumis par le chef de la gauche.

M. A. A. LEFURGEY (Prince-est, I.P.-E.): L'honorable député qui vient de nous adresser la parole s'est servi, dans la première partie de son discours, de tant de " si " et de tant de " mais," que si je voulais le suivre dans tous ses raisonnements, il me faudrait consacrer plusieurs heures à cette tâche. Je crois que la meilleure manière de lui répondre, c'est de lui rappeler que—

If ifs and ands were pots and pans,
What would be the good of tinkers ?

Nous ne sommes pas ici pour ergoter sur des " si " et des " mais ", lorsqu'il s'agit d'une entreprise entraînant une dépense de $150,000,000 à $170,000,000, et d'une question se rattachant, comme celle-ci, au problème des moyens de transport dans ce pays. Sans doute, M. l'Orateur, l'honorable représentant de King peut très bien essayer de remplir ici les fonctions assignées, à la dernière session, à l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton), c'est-à-dire se faire l'expert du gouvernement en matières de chemin de fer. D'après sa manière d'expliquer que la division de l'est de cette ligne à travers le continent pouvait être construite au coût de $30,000 le mille ; d'après les moyens qu'il a suggérés pour éviter les pentes, afin de permettre à cette voie ferrée de transporter à l'est les produits de l'ouest, on pourrait croire qu'il a rempli, toute sa vie, les fonctions d'expert en matières de chemins de fer.

Suivant mon honorable ami, le coût de cette entreprise serait de $150,000,000 à $170,000,000 moins élevé que le chiffre indiqué par l'honorable député d'Haldimand (M. Thompson) de $80,000,000 moins considérable que le montant mentionné par l'honorable représentant d'Halifax (M. Roche), de $120,000,000 au-dessous du total indiqué par le ministre des Finances, de $13,000,000 moins élevé que le montant mentionné par les autres partisans du gouvernement. Suivant l'honorable député, cette ligne ne nous coûtera pas un dollar. Aussi, lorsque les membres du cabinet tiendront une assemblée solennelle du conseil, ils constateront quelle erreur ils ont commise en n'assignant pas à l'honorable député la tâche de présenter la question sous cet aspect, à la dernière session ; ils n'auraient pas déclaré alors que cette voie ferrée coûterait $13,000,000.

L'honorable député a parlé des renseignements que nous possédons sur la région qui s'étend de Winnipeg à Québec, des immenses et riches essences forestières et minérales qu'on y trouve, et des millions d'acres de terres fertiles à travers lesquels passera ce chemin de fer. L'an dernier, on nous a parlé d'une montagne de renseignements qu'on n'a pas fournis, du reste ; ainsi, lorsque mon honorable ami énumère toutes les richesses de cette région, il devrait produire des rapports à l'appui de ce qu'il affirme, documents démontrant qu'on a fait des études en rapport avec cette ligne, et que cette dernière ne coûtera pas au delà de $30,000 le mille. Si l'honorable député connaît quelque chose de ce qui concerne la construction des chemins de fer, il comprendra qu'une voie ferrée traversant une région accidentée comme celle-ci, alors qu'il faudra rechercher ces rampes dont l'honorable député de Norfolk-nord nous parlait, l'an dernier, nous coûtera au delà de $150,000 le mille, dans certaines sections de cette voie. Le chemin de fer de la Pennsylvanie, l'une des voies ferrées les plus considérables des Etats-Unis, dépense actuellement $100,000,000 à seule fin d'améliorer les rampes de cette ligne. J'ai ici un article d'un journal qui parle de cette question, et je vais en lire quelques extraits pour l'édification de l'expert en matières de chemin de fer, qui vient de terminer son discours :

ABAISSEMENT DES RAMPES.

Le Pennsylvania, l'un des plus grands chemins de fer d'Amérique, dépense actuellement cent millions de dollars pour améliorer la plateforme de sa voie. Les ponts en acier ont été remplacés par des ouvrages en maçonnerie, des tranchées ont été percées dans les montagnes, des ravins ont été remplis ; tout ce travail n'a été exécuté que pour faire disparaître les pentes ou pour les rendre les plus douces possibles. Le " Booklovers' Magazine " contient un exposé frappant des raisons qui ont engagé la compagnie à dépenser ce montant énorme d'argent pour niveler des montagnes, détourner des rivières. On veut par là améliorer de plus en plus la route que doit parcourir le cheval de fer.

Il y a d'abord la raison financière. L'expérience a démontré, a dit M. W. L. Webb, auteur d'un de ces articles, " que le coût total de l'exploitation de la ligne reste le même, qu'il y ait beaucoup ou peu de trafic, que les trains soient nombreux ou qu'il y en ait peu, que la distance parcourue soit courte ou longue."

L'écrivain parle ensuite du but que cette compagnie cherche à atteindre. Le point le plus élevé de cette voie se trouve à Gallitzin. De cet endroit au littoral maritime, le niveau de la rampe ne dépassera pas trois pieds par mille pieds ou 15·8 pieds par mille de chemin de fer.

L'application de ces faits à nos voies canadiennes est sensible. Le chemin de fer de la Pennsylvanie traverse un district de montagnes semblable à la région que passera le Grand-Tronc-Pacifique, de Winnipeg à Québec.

Pour obtenir des pentes douces, il a fallu faire des travaux qui dépassent l'imagination. A un certain endroit, sur une distance de moins d'un mille, on a percé des tranchées de 106, de 105, de 120 pieds ; après la dernière et la plus large de ces tranchées vient un remblai de 73 pieds. Voilà l'œuvre accomplie par cette compagnie dans cette lutte contre les pentes escarpées, et voilà le coût de ces travaux. Le Canada entreprend la construction d'un nouveau chemin de fer à travers le continent. Cet exemple lui montre combien il lui faut prendre de soin pour fixer le tracé de cette ligne, et comme il doit être prêt à dépenser tout ce qu'il faudra pour avoir les pentes les plus douces.

M. l'Orateur, je ne fatiguerai pas la Chambre par la lecture de tout cet article, mais ce que j'en ai cité nous prouve que les difficultés que surmonte le chemin de fer de la Pennsylvanie au coût de $100,000,000, sont tout à fait semblables à celles qu'offre la construction du Grand-Tronc-Pacifique, de Winnipeg à Québec, et de Québec à Moncton. J'ai appris d'ingénieurs compétents qui ont visité la section de cette ligne qui passe par le Nouveau-Brunswick, que l'endroit où le Grand Tronc traversera de Québec au Nouveau-Brunswick est deux fois plus élevé que celui par lequel passe l'Intercolonial pour pénétrer au Nouveau-Brunswick, et qu'il faudra percer des tranchées, si l'on veut obtenir ces rampes dont parlait, l'an dernier, notre expert en matières de chemin de fer, l'honorable député de Norfolk-nord ; mais ces travaux coûteront au delà de $150,000 le mille de chemin de fer. Si l'on tient compte de la nature de cette région telle que nous la connaissons maintenant, nous pouvons facilement supposer que les mêmes difficultés surgiront, lorsque nous serons arrivés dans cette zone du nord. Le fait que nous n'avons pu obtenir du gouvernement les documents promis, est une forte preuve que nous nous trouverons en présence de tous ces embarras, et que nous ne connaissons absolument rien quant au coût de la section de Québec à Winnipeg.

L'honorable député s'est occupé de beaucoup d'autres questions, mais je les laisse de côté, et je commence mon argumentation. A la dernière session, le gouvernement nous a soumis son projet de loi concernant le Grand-Tronc-Pacifique et qu'il a réussi à faire adopter par la très grande majorité de ses partisans, y compris l'honorable député de King, I.P.-E. Beaucoup d'entre eux, je crois, ont voté contre leur propre sentiment. Tous ceux qui se trouvaient présents ici, lorsque le premier ministre a présenté cette mesure, n'ont pas oublié ce que j'appellerai une véritable farce parlementaire. Comment ne pas se rappeler la voix musicale, l'ampleur des gestes et la pose théâtrale du chef du gouvernement, quand il s'est écrié, parlant à la Edward Farrar:

A la première de ces objections, à ceux qui trouvent à redire à la construction immédiate de ce chemin, et qui sont d'avis qu'il faudrait attendre et remettre à plus tard, qu'il faudrait s'arrêter, réfléchir, étudier et méditer, qu'il me suffise de répondre que ce n'est pas le moment de délibérer, mais d'agir. Voici le flot qui nous apporte la fortune, si nous le laissions passer il se pourrait qu'il ne revînt pas et que l'avenir de la nation, aujourd'hui si plein de promesses, se chargeât de nuages.

Nous ne saurions différer, parce que l'heure ne souffre point de retard et qu'à cette époque de merveilleux développement le temps perdu l'est doublement ; nous ne saurions différer, parce qu'il s'opère déjà dans les conditions de notre vie nationale une transformation qu'il serait insensé d'ignorer et criminel de dédaigner ; nous ne saurions différer, parce que les prairies du Nord-Ouest, parcourues de temps immémorial par les troupeaux de bisons sauvages et les tribus de Peaux-Rouges à peine moins sauvages, sont aujourd'hui envahies de toutes parts par les blancs.

Le projet de loi fut adopté sans aucune modification. Le temps pressait, les artères du pays conduisant au Nord-Ouest étaient encombrées de colons, le gouvernement avait annoncé son projet, après mûre délibération, à l'ouverture du parlement, ainsi qu'en faisaient foi le discours du trône et un décret de l'Exécutif nommant une commission pour étudier à fond la question des moyens de transport, ce qu'il a abandonné par la suite ; les protestations de l'opposition étaient inutiles, le ministre des Chemins de fer démissionnait comme membre du cabinet, parce qu'il ne pouvait comprendre que la marche du temps ne pouvait être retardée, que certains points dans le projet soumis à la Chambre étaient d'une importance vitale.

On devait donc croire, M. l'Orateur, que le gouvernement, que les promoteurs, les inspirateurs de cette entreprise, uniraient toutes leurs forces, leur énergie pour mettre ce projet à exécution le plus tôt possible. Mais nous découvrons maintenant l'anguille cachée sous roche. Le premier ministre a eu recours à un stratagème—car on ne peut qualifier autrement ce qu'il a fait—pour tromper le peuple de ce pays. Je crois sincèrement que le gouvernement avait l'intention de faire les élections générales, et dans ce but il lui était nécessaire de faire croire au peuple qu'une crise était éminente, que nous devions adopter ce projet sans hésitation, sans délibération. Cela aurait permis au gouvernement d'en appeler au peuple pour obtenir de ce dernier un verdict aveugle. La société avait été formée ; les associés naviguaient dans le même bateau, mais la querelle s'éleva lorsqu'il s'est agi du partage des dépouilles. Il faut un voleur pour surprendre un autre voleur, et les promoteurs avaient alors l'avantage. Les élections devaient se faire, selon l'intention formelle du gouvernement. Mais ses associés ne voulaient pas fournir les fonds

nécessaires. Il y eut des pourparlers : on tint conseil ; le Grand Tronc et les promoteurs de cette entreprise ayant réussi à former cette société, se trouvaient les maîtres de la situation. Ils ne consultent pas les ministres, mais ils se rendent en Angleterre et, s'il faut en croire les comptes rendus de l'assemblée des actionnaires du Grand Tronc, tenue à l'hôtel Terminus, rue Cannon, Londres, l'habile et rusé sir Rivers-Wilson et les autres officiers de la compagnie n'ont pas eu de difficulté à démontrer aux actionnaires que le gouvernement était à leur merci, que son sort était entre leurs mains, que c'était le moment propice d'agir, car l'occasion favorable ne se représenterait plus, que d'autres pourraient venir après eux et récolter ce qu'aurait semé le Grand Tronc. Qu'a dit le président du Grand Tronc, dans cette circonstance ? Voici :

Nous avons fait présenter au parlement canadien un bill accordant à une compagnie indépendante, mais ayant des rapports intimes avec la Compagnie du Grand Tronc et soumise à cette dernière, une charte pour la construction d'un chemin de fer partant d'un point de la ligne du Grand Tronc, passant à travers les régions les plus fertiles du Nord-Ouest et ayant son terminus sur la côte du Pacifique. Croyant naturellement qu'un projet de cette nature serait approuvé par le gouvernement et le parlement du Canada qui lui accorderaient l'aide si généreusement accordée à d'autres chemins de fer, je me suis permis de dire aux directeurs dans mon discours du mois d'avril dernier que l'on pouvait raisonnablement espérer qu'un projet pouvait être mis à exécution sans engager aucunement le crédit des actionnaires du Grand Tronc.

D'après le bruit répandu par tout le pays au sujet du dépôt de ce projet par l'honorable chef du gouvernement, à la dernière session, on aurait pu supposer que l'honorable premier ministre et ses collègues se hâteraient de soumettre ce contrat à la Chambre et de le faire adopter. Au lieu de cela, nous constatons que ce projet a été conçu et préparé par sir Rivers-Wilson et les promoteurs de cette entreprise, et que ce sont ces personnes qui nous l'ont soumis. Qu'on songe donc à cette occasion favorable que le président du Grand Tronc faisait miroiter aux yeux des actionnaires de cette compagnie, à cette foi aveugle qui lui faisait croire qu'il n'avait qu'à se présenter ici pour faire adopter ce vaste projet qui aurait rapporté à la compagnie un montant équivalent à la mise de fonds de 40,000 nouveaux actionnaires, et tout cela, sans engager le crédit du Grand Tronc ou des actionnaires de ce chemin de fer ! Sir Rivers-Wilson continue :

Telle était ma conviction à cette époque (une voix : J'espère qu'elle n'a pas changé depuis). Telle était à cette époque ma conviction basée sur des données raisonnables. Et vu ce qui s'est passé depuis, je dois avouer que, lorsque j'ai parlé ainsi, j'étais confiant—je parais avoir été trop confiant et ne pas avoir tenu assez compte peut-être du poids de l'opposition politique que ce projet devait éprouver.

M. LEFURGEY.

On a donc découvert qu'il était impossible de faire approuver le projet par le parlement du Canada sans imposer quelques légères obligations à la Compagnie du Grand Tronc ; cependant, je crois pouvoir vous démontrer qu'elles n'amoindrissaient pas les avantages que la compagnie devait retirer de cette entreprise.

Notre idée primitive était de construire d'un point de notre ligne à la côte du Pacifique. Nous avions l'intention de fixer le point de départ à North-Bay ou dans les environs. Cependant, le gouvernement exigea comme condition de la concession d'une charte à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique que la ligne fût prolongée vers l'est de North-Bay à Québec et à la ville de Moncton, dans le Nouveau-Brunswick où devait se faire le raccordement avec le chemin de fer l'Intercolonial qui conduit à Saint-Jean, N.-B., et à Halifax, N.-B.

Le résultat des négociations fut que le gouvernement présenta un projet de loi pour assurer la construction de la ligne projetée du Nouveau-Brunswick au Pacifique par le gouvernement et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique en société. Cette dernière pourrait compter sur l'influence et les relations du Grand Tronc.

M. Alfred Smithers, vice-président du chemin de fer Grand Tronc dit aussi :

Comme nous l'a dit le président—et comme j'étais avec lui à Winnipeg, l'an dernier, je suis en état de corroborer ce qu'il vient de dire—on désire notre présence dans le Nord-Ouest ; le gouvernement a formé une société avec nous, pour nous permettre de pénétrer dans cette partie du pays.

Lord Welby, de son côté, dit :

Je puis dire que nous avons amené le gouvernement à devenir notre associé, dans les dépenses que nécessitera cette division des montagnes. Cela veut dire que nous avons confondu ses intérêts avec les nôtres et que par conséquent nous sommes assurés de sa cordiale coopération et de son consentement à toute proposition raisonnable que nous pourrions lui faire.

Eh bien, M. l'Orateur, on imagine difficilement le gouvernement canadien formant une société avec une corporation particulière pour construire et exploiter un chemin de fer. Notre gouvernement devrait être l'esprit dirigeant dans une entreprise semblable ; il devrait avoir la haute main sur la compagnie, réglementer le tarif de transport et l'exploitation de cette voie ferrée. Il y va de l'intérêt de la population de l'ouest qui manque de moyens de transport ; il s'agit de l'intérêt du Canada tout entier. Il appartient au gouvernement de posséder et d'exploiter ce chemin de fer, et le Grand Tronc ne devrait avoir la haute main ni sur cette voie ferrée ni sur le gouvernement.

La Compagnie du Grand Tronc, ayant réussi à imposer ses conditions au gouvernement, se trouva en mesure de demander les modifications proposées dans cette convention supplémentaire. Les discours prononcés par les directeurs du Grand Tronc, à l'assemblée des actionnaires, prouvent que la compagnie n'assume aucune responsabilité et qu'elle a fait une affaire d'or. Non

contents des avantages et des concessions fort libérales que leur assurait le première convention, ces messieurs, tenant le gouvernement à leur merci, se montrèrent plus exigeants ; ils demandèrent davantage et gagnèront leur point. D'autre part, le gouvernement, comprenant qu'il était allé trop loin, voulut se montrer bon prince, dans la pensée que si la Compagnie du Grand Tronc obtenait tout ce qu'elle demandait, le parti libéral aurait à sa disposition le nerf de la guerre, pour les prochaines élections. C'est ainsi, M. l'Orateur, que le gouvernement, non content de subtilizer à un peuple trop confiant les deniers en caisse, lui a, en outre, enlevé ses droits de peuple libre, en le privant de l'occasion de se prononcer sur la question de savoir s'il importe d'adopter ce projet. Qu'on se représente la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique annonçant que le parlement canadien serait convoqué en session spéciale pour ratifier la convention supplémentaire et mettre le gouvernement en lieu de plonger le bras jusqu'au coude dans la caisse publique. Voici les propres paroles de sir Charles Rivers-Wilson à cet égard :

> On reprit donc les négociations, dont le résultat figure dans la construction supplémentaire que vous avez sous les yeux et qui doit s'interpréter collectivement avec le contrat primitif que nous soumettons à votre approbation. Advenant que vous sanctionniez cette convention, ce dont je ne saurais douter, elle sera présentée au parlement canadien qui a été convoqué en session spéciale, pour le 10 mars, après demain, et qui la délibérera, et, je l'espère, la confirmera.

Qu'on se représente une simple compagnie assumant la responsabilité de convoquer le parlement canadien. Cela fait bien voir à quelles extrémités cette compagnie se portera, convaincue qu'elle est qu'elle tient en son pouvoir le gouvernement actuel. Le député de King (M. Hughes) affirme que le peuple canadien n'a assumé aucune responsabilité relativement à cette gigantesque entreprise, tandis que la Compagnie du Grand Tronc est chargée d'énormes obligations : mais à cette affirmation opposons celle de sir Charles Rivers-Wilson affirmant que la compagnie n'assume aucune responsabilité et que jamais encore entreprise aussi plantureuse n'a été adjugée jusqu'ici à une compagnie de chemin de fer—et je l'espère, M. l'Orateur, jamais gouvernement, à l'avenir, n'offrira à une compagnie de chemin de fer au Canada pareille entreprise. Laissons au public le soin de décider qui de ces deux messieurs a raison, et sans aucun doute, après mure délibération, le public restera convaincu que sir Charles Rivers-Wilson a parfaitement raison et que le député de King ignore le premier mot de la question.

Mais, M. l'Orateur, est-ce ainsi qu'il faut entendre le gouvernement par le peuple et pour le peuple ? N'est-ce pas plutôt l'usurpation des droits du peuple, et n'enlève-t-on pas aux électeurs le droit inaliénable qu'ils possèdent de se prononcer sur cette question, une des plus importantes qui aient jamais surgi depuis l'établissement de la confédération ? Je ferai observer aux messieurs qui siègent sur les banquettes ministérielles que jadis le gouvernement conservateur prit une toute autre attitude au sujet du projet du chemin de fer Canadien du Pacifique : il ne fit pas adopter à la hâte cette mesure par le parlement, sans lui donner tous les renseignements voulus. On affecta un milion de dollars aux études topographiques. Le peuple canadien se prononça sur l'entreprise et le gouvernement conservateur, à son avènement au pouvoir en 1878, s'engagea à parachever les travaux de premier établissement. Si ma mémoire est fidèle, avant que les conservateurs eussent mis la dernière main à la convention, le parti libéral avait fait à la compagnie des offres bien plus libérales que les concessions accordées plus tard par le gouvernement conservateur.

Le premier ministre nous a déclaré, l'année dernière, que le gouvernement, en élaborant le projet du Grand-Tronc-Pacifique, a visé un double objectif : d'abord c'est une mesure de protection, advenant l'abrogation du privilège de transit ; deuxièmement, il s'agit d'assurer le transport économique des grains de l'ouest. Cet épouvantail, l'abrogation du privilège de transit, il n'en est plus question, et quant à la théorie des transports économiques par rail, en concurrence avec notre réseau de voies navigables, elle a été tellement démolie par la statistique des ventes et autres données citées au cours de la dernière session par les députés de la gauche que nul député ministériel n'ose aujourd'hui invoquer cet argument. L'année dernière, au cours du débat, j'ai discuté par le menu le coût des transports par voie fluviale, comparé à celui des transpors par rail, et il est inutile de revenir sur la question. J'ai fait alors observer que l'Etat de New-York se propose de dépenser $100,000,000 pour l'approfondissement du canal Erié, et cela afin de faciliter les transports du grain, des Grands Lacs au littoral, et empêcher ainsi ces transports de dévier vers les routes canadiennes. J'ai déclaré qu'à titre de Canadiens nous avons le devoir de développer nos transports par la route des lacs et d'empêcher le commerce du Canada de s'éloigner de nos routes nationales. A cet égard, je citerai l'avis formulé par Edward Farrer, sous sa propre signature, cela, avant qu'il fût devenu le rédacteur attitré des discours du premier ministre. Les députés ministériels connaissent parfaitement le nom d'Edward Farrer et j'ai sous les yeux un article paru dans le "Canadian Magazine" de 1898, page 372 où il préconise un système tout à fait l'opposé de celui dont il se constitue le champion aujourd'hui, à titre de promoteur du projet du Grand-Tronc-Pacifique. M. Farrer

se déclare ici partisan de la route des lacs qui, à son avis, est la seule route praticable pour les transports de l'ouest, et il dit:

D'aucuns affirment que l'établissement du chemin de fer jusqu'à Parry-Sound imprimera une nouvelle impulsion au commerce de Montréal. On comprend difficilement comment pareille chose pourrait se réaliser. Le chemin de fer Canadien du Pacifique qui, pour me servir d'un terme admis dans des cercles de chemins de fer, donne naissance au trafic, possède des élévateurs à Owen-Sound, port desservi par ses steamers transportant les voyageurs venant de Fort-William et la compagnie possède en outre des raccordements par rail, de Montréal à Owen-Sound. Cependant, sauf au cours d'une année comme 1897, remarquable par le relèvement des prix de transport de grain, d'Owen-Sound à Montréal, en concurrence avec la route de Buffalo. Quant aux transports que la compagnie fait par voie ferrée d'entier parcours, de Fort-William à Montréal, il se résume à fort peu de chose ; elle n'a jamais réussi à effectuer de transports rémunérateurs par voie ferrée d'entier parcours, et voilà nombre d'années que ce trafic est abandonné.

Et cependant, l'année dernière, le premier ministre, s'inspirant des données de M. Farrer, nous a déclaré que les transports du blé peuvent s'effectuer par voie ferrée d'entier parcours, des territoires producteurs de blé au Manitoba et dans l'Ouest jusqu'à Saint-Jean et Halifax, en concurrence avec la route fluviale :

Quant au grain transporté à Owen-Sound par les steamers de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, steamers qui, cependant, ne sont pas des transporteurs de grain dans la stricte acception du mot, ce grain est surtout destiné aux minoteries d'Ontario, bien que l'année dernière, une quantité considérable fût destiné à l'exportation, par vue de Montréal et de Saint-Jean. La ligne de Parry-Sound à Montréal sera un peu plus courte que celle du chemin de fer Canadien du Pacifique. Partant d'Owen-Sound ; mais cela importe peu, puisqu'au cours des années ordinaires, la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique est dans l'impuissance de faire lucrativement le transport du blé du Manitoba destiné à l'exportation, d'Owen-Sound à Montréal et à Saint-Jean, en concurrence avec la route de Buffalo, bien qu'elle soit obligée de faire la traction du grain, à partir du lieu de production jusqu'à Owen-Sound. A mon avis, on ne réussira guère à dévier le trafic vers le chemin de fer Parry-Sound.

Il me fait plaisir d'apprendre à la Chambre que cette prédiction de M. Farrer au sujet du chemin de fer Canadien du Pacifique ne s'est pas réalisée et que, fort heureusement, les faits lui ont donné un éclatant démenti La Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique s'est créé des transports fort considérables et fort rémunérateurs, et l'année dernière elle a transporté 20,000,000 de boisseaux de grain. Elle a prouvé qu'elle tient la position plus avantageuse, au point de vue stratégique, entre l'est et l'ouest. M. Willison, rédacteur du "News," qui s'est fait, l'année dernière, le champion des intérêts des promoteurs en question, ayant constaté que la position n'était plus tenable, préconise aujourd'hui énergiquement le système de M. Borden. Citons un court paragraphe d'un article qu'il a publié au sujet du prolongement du chemin de fer Canadien de l'Atlantique :

La Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique n'a pas complété sa ligne entre Ottawa et Montréal. et pour expédier son grain vers l'est, force lui est de recourir à un transbordement fort ennuyeux et très dispendieux, et cependant cette compagnie s'est déjà créé des transports considérables et rémunérateurs, y compris, l'année dernière, le transport d'environ 20,000,000 boisseaux de grain et évidemment elle n'a fait encore que donner une faible preuve de son utilité, à titre de la route la plus directe, par voie ferrée et par voie fluviale, pour le transport des produits de l'ouest. Il est à peine besoin de dire dans quelle large mesure le chemin de fer Intercolonial bénéficierait de l'acquisition de ce chemin de fer. Le chemin de fer national a son terminus à Montréal. Le commerce du Canada, à l'ouest de Montréal, est d'une immense valeur et il est de haute importance, au point de vue national, d'effectuer ces transports par la voie de l'Intercolonial : d'abord parce que c'est un réseau construit aux frais de l'Etat ; ensuite, parce que nous voulons que nos transports suivent les routes nationales, et enfin, parce que nous voulons développer nos ports maritimes canadiens. Or, pour accaparer le commerce de l'ouest, l'Intercolonial doit récolter des marchandises qui atteignent Montréal, soit par la route du Saint-Laurent, soit par des voies ferrées rivales qui ont leurs propres raccordements avec le littoral. La construction d'une ligne, de Depot-Harbour et Halifax et à Saint-Jean, voilà, un point de vue commercial, un projet auquel serait réservé un brillant avenir, aux yeux des hommes d'affaires, dans le monde des chemins de fer. La route de Port-Arthur, à Dept-Harbour et à Montréal étant décidément la plus courte et la plus praticable, ce ne serait que par suite de la mauvaise administration la plus flagrante qu'il serait possible de dévier les transports de cette route.

Voici les gains que réaliserait le réseau national : (1) le transport des marchandises de Depot-Harbour à Hontréal, pour expédition à ce port—ce qui constituerait un trafic considérable, profitable aux propriétaires actuels du chemin de fer Canadien de l'Atlantique. (2) le transport des marchandises d'entier parcours. de Depot-Harbour à Montréal ; (3) un grand accroissemnt de trafic probablement fort rémunérateur entre Montréal et nos ports maritimes de l'Atlantique.

Nous pouvons assurer tous les avantages à notre réseau national, en nous entendant avec M. Booth. Les quinze ou vingt millions de dollars que nous affecterions à l'achat de ce réseau, seraient un excellent placement. Subséquemment à l'achat de ce chemin de fer, il conviendrait que le gouvernement réduisît les pentes trop fortes de Madawaska et construisît le chaînon de 37 milles de Côteau-Landing à Montréal. Les attractions de la route y gagneront énormément, lorsque des trains de 60 wagons pourront circuler, de Depot-Harbour à Montréal.

Nos hommes d'Etat ne sauraient mieux faire pour le moment, que de prolonger l'Intercolonial vers l'ouest jusqu'aux grands lacs. Ontario et le Canada occidental seraient intéressés

dans une entreprise nationale dont les provinces maritimes ont bénéficié jusqu'ici d'une façon trop excessive. On mettrait ainsi à une épreuve légitime la théorie de la nationalisation des chemins de fer, et cela non seulement aux yeux de tout le pays mais encore en l'appliquant dans un territoire où le Canada est intéressé. Le pays serait ainsi en lieu d'améliorer le débouché canadien d'entier parcours, par voie fluviale et par rail, débouché qui sera encore pendant plusieurs années la principale ressource de l'ouest.

Je pourrais poursuivre la citation empruntée à l'article de M. Farrer, mais cela ne ferait que corroborer la thèse de ceux qui préconisent les routes partie voie fluviale et partie voie ferrée, comme moyen de transport économique, et c'est ce que M. Farrer démontre au moyen d'arguments de nature pratique. S'il fallait de plus amples preuves de la fausseté des prédictions de M. Farrer, il suffirait de citer la déclaration du ministre des Travaux publics en réponse à une question inscrite au feuilleton, cette session-ci. Voici ce qu'il affirme en substance : le transport du grain s'est effectué, de Depot Harbour, par voie du chemin de fer Canadien de l'Atlantique, sur un parcours de 346 milles ; par voie du Grand Tronc, sur un parcours de 34 milles, puis par voie de l'Intercolonial à Halifax, sur un parcours de 828 milles, au prix de 5 cents, répartis comme suit : le chemin de fer Canada-Atlantique et le Grand Tronc obtenant environ 2.75 cents pour un parcours de 380 miles, et l'Intercolonial, environ 2.25 cents pour un parcours de 828 milles, et à ce taux, cette dernière voie ferrée n'a rien perdu. Ainsi, sur un parcours de 1,208 milles, de Parry-Sound à Halifax, au prix perçu par l'Intercolonial le transport d'un boisseau de grain coûterait 3.31 centins. L'écart entre le prix de la traction totale, 5 cents et 3.31 cents serait de 1 69 cent, chiffre représentant le profit que réaliserait l'administration de l'Intercolonial, si elle était maîtresse du réseau tout entier. Cela revient à dire que nous enlevons au chemin de fer de l'Etat un profit légitime que toute compagnie propriétaire de l'Intercolonial tiendrait, sans doute, à réaliser, ou d'autre part, que nous volons les cultivateurs, en ne faisant pas réduire les prix de transport. En toute éventualité, c'est le peuple qui bénéficierait du prolongement de l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne.

La dernière fois que j'ai porté la parole ici sur cette importante question des transports, je me suis étendu sur la nationalisation des chemins de fer et j'entends aujourd'hui développer davantage ma pensée à cet égard. Ce qui met le comble à l'iniquité de ce projet, c'est que, d'ici à cinquante ans ou même pour un siècle, il met le peuple dans l'impuissance absolue d'acquérir la propriété de ce grand service public.

La Chambre, à mon avis, ne se rend pas parfaitement compte de notre situation et du tort que nous faisons et à la génération actuelle et aux générations futures. L'occasion favorable qui se présente peut nous échapper à jamais. L'année dernière le premier ministre en saisissant la Chambre de cette mesure, nous a dit : " Voici le flot qui nous apporte la fortune,et si nous le laissions passer, il se pourrait qu'il ne revînt pas." Ces paroles seraient prophétiques, appliquées à la nationalisation des chemins de fer. Il aurait dû ajouter cependant que voici l'heure favorable de nous affranchir de la servitude où nous tiennent les compagnies, de reconquérir le pouvoir de réglementer les prix de transport et de protéger les populations agricoles et les pionniers de la civilisation dans ce vaste pays. A mon avis, et je suis sans doute ici l'interprète de la majorité du corps électoral, l'opinion des partisans des chemins de fer construits et exploités par l'Etat gagne énormément de terrain et il est temps que le gouvernement adopte une initiative et s'assure la maîtrise des transports de ce pays, avant que les entrepreneurs de transports deviennent maîtres du gouvernement. Voici, je le répète, l'heure d'agir et nous sommes sur le sommet de la vague. De l'ouest et de l'est nous reviennent les échos de cette immense clameur des populations demandant la transformation de l'industrie des transports en service public, et malheur au parti qui fermera l'oreille à ces appels. De jour en jour s'accentue avec un redoublement d'énergie la clameur de ceux qui veulent que le pays s'affranchisse des abus résultant du régime des chemins de fer, propriétés privées. J'ai sous les yeux le texte d'une résolution adoptée à l'unanimité et avec enthousiasme à une assemblée d'électeurs de l'Alberta-nord, et ces vœux traduisent parfaitement l'opinion des citoyens du Nord-Ouest. Voici cette résolution :

Arrêté que, de l'avis de cette assemblée de cultivateurs, d'artisans et d'ouvriers réunis dans la salle Ross, ce 25ième jour de février, il y va de notre intérêt que le gouvernement abandonne le projet du Grand-Tronc-Pacifique et qu'il importe de prolonger l'Intercolonial, le réseau d'Etat, d'un océan à l'autre. En outre, l'heure est venue où le peuple doit devenir propriétaire et exploitant de tout le réseau des chemins de fer du Canada, et nous appelons l'attention du gouvernement sur l'urgence de prendre, sur le champ, les mesures pour acquérir tous les chemins de fer nécessaires, et cela soit par la construction de nouvelles voies ferrées, soit par l'achat des chemins de fer déjà construits, de façon à rendre tout le réseau des voies ferrées aussi utilisables que possible ; De l'avis des classes de producteurs assemblées ici, elles qui créent toute la richesse et acquittent les impôts, le chiffre des obligations ou de la capitalisation d'une compagnie de chemin de fer ne saurait déterminer la fixation du prix d'achat d'une voie ferrée. Nous ne tenons nullement à payer le prix d'actions majorées ou surélevées, et la seule règle à adopter pour fixer le prix d'achat, c'est la valeur réelle du chemin de fer pour le pays. J. J. Hill, sir Thomas Shaughnessy, et autres grands propriétaires de chemins de fer sont d'avis que le fusionnement de plusieurs chemins de fer vers une direction unique constitue une forte économie dans les transports d'un pays, et nous nous

rangeons à leur avis. C'est le peuple, et non pas les porteurs d'obligations d'un chemin de fer qui doit bénéficier de ces économies. Le gouvernement devrait ajourner l'étude de la question des chemins de fer et mettre le peuple en lieu de se prononcer à cet égard, aux prochaines élections.

Voilà qui démontre parfaitement l'orientation du sentiment public dans l'ouest. Ces populations demandent au gouvernement d'ajourner l'exécution du projet actuel, jusqu'à ce que le peuple ait été en lieu de se prononcer à cet égard; et si le gouvernement a foi dans le succès de son projet, il ne devrait pas hésiter à le soumettre au pays, à demander au peuple de lui accorder sa sanction et de mettre les électeurs en lieu de rendre un verdict sur cette question.

L'opinion des partisans des chemins de fer construits et exploités par l'Etat gagne beaucoup de terrain au pays. Il faut remédier aux abus naissant des monopoles, des prix de transport trop élevés et des tarifs différentiels ; et le remède, à mon avis, se trouve dans la construction d'un réseau d'Etat.

Que le gouvernement achète le chemin de fer Canadien de l'Atlantique, qu'il l'incorpore au réseau de l'Intercolonial, puis qu'il prolonge ce dernier réseau, des Grands Lacs jusqu'au littoral du Pacifique, et alors le peuple aura en mains une arme puissante qu'il pourra utiliser contre les autres compagnies de chemins de fer. Le sentiment populaire commence à se révolter au sujet des sommes énormes prodiguées aux compagnies de chemins de fer sous forme de subventions en espèces sonnantes, de concessions de terres et autres privilèges, sans que le peuple en retire de compensation et sans même qu'il jouisse du moindre droit de réglementation et de direction. James G. Blain, des Etats-Unis, estimait que la totalité des sommes avancées aux compagnies de chemins de fer aux Etats-Unis, y compris les octrois et privilèges accordés par les villes, les comtés, les Etats et la nation, s'élèverait à un billion de dollars ; et cependant, eut-on subventionné ces chemins de fer dans la mesure où le Canada l'a fait, cette somme globale se serait élevée à trois billions et demi de dollars. Le gouvernement fédéral des Etats-Unis, depuis 1871, n'a jamais accordé de subventions, soit en espèces sonnantes soit en terres.

Quand on songe à la prodigalité déployée à cet égard par les gouvernements qui se sont succédé au Canada, est-il étonnant que les brocanteurs de chartes, les promoteurs, les présidents de compagnies de chemins de fer et leurs fonctionnaires, le président de la Compagnie du Grand Tronc et son personnel, s'adressent en toute confiance au gouvernement fédéral et que celui-ci les mette en lieu de déclarer à leurs actionnaires qu'ils peuvent en toute sécurité lancer sur le marché financier un projet que leur permettra de réaliser des profits sans que leur propre crédit périclite dans la moindre mesure ? Voilà la situation où se trouve la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. M. l'Orateur, avec les sommes accordées, sous différentes formes, aux compagnies de chemins de fer par le gouvernement canadien, à titre de subventions, il eut été facile de construire toutes les voies ferrées du pays. Voici la somme globale des subventions accordées aux 1,700 milles de chemins de fer, propriété des différentes compagnies :

Prêts et souscriptions..	$ 27,000,000
Terres à $2 l'acre..	104,000,000
Lignes déjà conduites..	35,000,000
Total..	$391,000,000

$23,000 par mille pour chaque mille en exploitation, abstraction faite des 1,500 milles de l'Intercolonial. Le gouvernement fédéral, le parlement fédéral et les législatures provinciales ont accordé de fortes subventions supplémentaires qui n'ont pas encore été versées. Ainsi, il a été voté $13,000,000 à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et d'autres compagnies recevront encore des millions de dollars.

Si l'on ajoute aux $225,000,000 de subventions en espèces sonnantes les subventions en terres, à $2 l'acre, on obtient un total de $329,000,000, soit $18,000 le mille, somme suffisante, dans nombre de cas, pour la construction du chemin de fer. Ne se trouvent pas compris dans cette somme globale les $24,000,000 de prêts et les $3,000,000 de souscriptions. Les subventions en espèces sonnantes, les prêts et les souscriptions atteignent le chiffre de $252,000,000, soit une somme égale à la dette publique nette du Canada, sur laquelle il est servi plus de $9,000,000 d'intérêt. Tout bien compté, c'est là virtuellement une taxe annuelle de $10,000,000. Par surcroît, nous payons $1,350,000 pour les transports postaux.

Avant que le projet en question eût été élaboré, on croyait que la dernière limite avait été atteinte en fait de subventions puisées dans le coffre public et de concession de privilèges aux compagnies de chemins de fer ; mais voici que notre intègre gouvernement, non content d'accorder des subventions en espèces sonnantes limitées jusque-là à $6,400 par mille, a découvert le moyen de donner $10,000 en espèces sonnantes. C'est ce qu'a parfaitement établi le député de Bothwell (M. Clancy), et je ne saurais mieux faire que de citer ses propres paroles :

(Débats de 1904, page 1187.)

De quelle nature sont les subventions qu'on accorde à cette compagnie ? Chaque encouragement qui lui est donné est une subvention, mais une subvention détournée. Nous payons d'abord une subvention sous forme d'intérêt, pendant les sept premières années, sur les obligations émises par la compagnie et garanties par le gouvernement, pour la division des montagnes. Cet intérêt sera de $952,000 par année, soit $6,667,500, en tout. Cette subvention est payée en argent, avec les deniers du peuple, et elle constitue un impôt sur la population, absolument comme si on prenait cet

argent pour le donner à la compagnie. La deuxième subvention est sous forme d'une exemption de loyer pendant sept ans, sur la division de l'est ; cette exemption équivaut à $2,490,000 par année, soit un total de $17,430,000. C'est encore le peuple qui devra payer cette subvention, sous forme d'intérêt sur le coût de la construction, pendant sept ans.

Pas un sou de cette somme ne sera employé sur la division de l'est ; elle ira tout entière à la division de l'ouest et au chemin de fer du Grand Tronc. Toute détournée qu'elle est, c'est donc une subvention, dans le sens absolu du mot.

Je dois dire, avant d'aller plus loin, que je me suis abstenu de ne rien affirmer qui ne soit basé sur les déclarations antérieures des ministres ou des honorables députés de la droite.

Les ministres et les directeurs du chemin de fer du Grand Tronc s'accordent à dire que les 1,000 milles de la section des prairies coûteront $20,000 par mille, et $50,000 par mille dans la section des montagnes. Le coût moyen des 1,500 milles de chemin entre Wininpeg et le littoral du Pacifique—1,000 milles dans la prairie et 500 milles à travers les montagnes—sera donc de $30,000 par mille. Grâce aux subventions que je viens de mentionner, nous avons donc subventionné ces 1,500 milles de chemin de fer jusqu'à concurrence de $16,000 par mille.

Le maximum que la loi nous permet d'accorder à aucun chemin de fer est de $6,400 par mille. Ainsi, au lieu d'accorder au Grand-Tronc-Pacifique la subvention ordinaire de $6,400 que nous accordons aux autres chemins de fer, nous subventionnons toute la section de l'ouest, à raison de $16,000 par mille. Mais ce n'est pas tout.

Croyez-vous, M. l'Orateur, que le peuple ne s'intéresse pas sérieusement à cette question? Croyez-vous qu'il ne se demande pas s'il ne serait pas préférable d'attribuer à l'Etat la propriété et l'exploitation des chemins de fer, au lieu de payer virtuellement aux compagnies, sous forme d'espèces sonnantes et de subventions en terre, la totalité du coût de construction de ces lignes, et cela de façon à mettre ces compagnies en situation de faire la loi au gouvernement, et de donner au pays un service trop dispendieux et insuffisant aux besoins publics ?

La Compagnie du Grand Tronc a agi en maîtresse au sujet de cette convention supplémentaire. Sir Charles Rivers-Wilson, dans son discours aux actionnaires, leur a dit: nous allons obtenir virtuellement tout ce que nouos demandons, le projet de loi adopté par la Chambre ne nous impose que quelques restrictions de peu d'importance, qui ne modifient pas le contrat primitif, dans une mesure appréciable. Et cependant, ces messieurs ne sont pas encore satisfaits: voilà qu'ils sasissent la Chambre de cette convention supplémentaire, sous l'empire de laquelle ils entrent en société avec le gouvernement et pourront lui imposer leurs conditions, dans toutes leurs transactions future. Naturellement, les compagnies se liguent contre l'Etat; elles mettent leurs profits en commun et se livrent à nombre d'autres abus, afin de se créer des dividendes sur les actions majorées. La concurrence entre les différentes compagnies de chemin de fer n'a pas abouti à l'abaissement des prix de transport, dans une mesure légitime, ni à remédier à nombre d'autres inconvénients résultant des transports entrepris par l'initiative privée. La création et la coexistence de deux puissantes compagnies côte à côte dans un certain territoire, voilà certes, une position qui n'e t guère économique, et à la lumière de l'histoire des chemins de fer aux Etats-Unis et en Grande-Bretagne, ce n'est certainement pas le moyen d'assurer l'abaissement des prix de transport.

La nationalisation des chemins de fer ou le régime des chemins de fer d'Etat n'est que l'application par l'Etat lui-même du régime appliqué par les municipalités, c'est-à-dire la municipalisation des services publics, tels que ceux de l'éclairage et de la production de l'énergie motrice, ou encore le service de l'eau ,des tramways électriques et autres. Ajoutons qu'en faveur de cette réforme il existe un puissant courant d'opinion publique qui s'est traduit sous une forme tangible dans toutes les grandes villes des Etats-Unis et dans nombre de villes du Canada.

Citons, à titre d'exemple, la ville de Chicago qui vient de décider, par le vote populaire, de municipaliser tout l'outillage de son réseau de tramways urbains, tandis qu'il se fait actuellement une agitation dans le sens de la municipalisation d'autres services, comme celui de l'éclairage et autres utilités publiques.

Pourquoi les députés de la droite craignent-ils d'envisager sérieusement cette question de la nationalisation des chemins de fer ?

Pas un seul député ministériel n'a développé cette question à fond. Les membres du cabinet se renferment dans le mutisme le plus absolu à cet égard. Je vais citer certains extraits empruntés à un document élaboré par un ministre démissionnaire, l'honorable M. Blair. Or, à l'exception de M. Blair, pas un seul membre du cabinet n'a émis sur ce problème d'avis indiquant qu'ils aient le moindre souci de l'agitation qui se fait au pays dans le sens de la nationalisation des chemins de fer ou de a municipalisation des services publics.

Les chefs du parti ministériel auraient dû au moins se donner la peine de répondre aux arguments avancés à l'appui de ce grand mouvement. Mais loin de là, on s'est contenté de formuler des arguments comme ceux invoqués par le député d'Essex-sud (M. Cowan) au sujet d'une affaire véreuse relativement à une sablonnière dans quelque coin reculé du pays. Faut-il donc lui appliquer à lui et à son parti les paroles jadis prononcées ici par un ex-député ? Les voici :

Pour réduire la chose à sa plus simple expression, disons que, par suite de notre système politique et de la tendance du corps électoral à se laisser distraire des importants intérêts du pays par les préjugés, les prédilections ou les animosités personnelles, les harangues des orateurs de hustings et les infimes luttes de la faction, les hommes qu'on rencontre, d'ordi-

naire, à la tête du gouvernement soit en raison de leur inaptitude aux affaires ou, surtout même, par suite de leur manque d'intégrité en affaires, sont impuissants à résoudre un problème aussi vaste et aussi compliqué que celui de l'industrie des transports dans ce pays.

Le député d'Essex a exhumé un simple scandale, une affaire véreuse relativement à une sablonnière dans un coin reculé du pays, et voilà les batteries qu'il dresse contre le système de la nationalisation des chemins de fer au Canada. Voilà le seul argument formulé par les députés ministériels contre l'application de ce grand principe. Cependant, quelques députés de la droite, invoquant l'expérience acquise par le gouvernement dans l'application du régime des chemins d'Etat, affirment que le chemin de fer Intercolonial a abouti à l'insuccès et que son administration a été marquée par la dilapidation des deniers publics. Eh bien, que nous proposent ces messieurs aujourd'hui? De leur propre aveu, ils sont en train de faire sanctionner par le parlement une des fraudes les plus gigantesques dont fasse mention notre histoire, en nous proposant la construction de la partie du réseau, de Moncton à Québec. Ce qui distingue le régime des chemins de fer d'Etat préconisé par M. Blair et le chef de l'opposition, du système que ces messieurs veulent appliquer ici, c'est qu'ils veulent construire une ligne au bénéfice d'une compagnie qui en aura l'exploitation, un demi-siècle durant. Le projet de ces messieurs nous offre l'application du régime des chemins de fer d'Etat avec tous les abus de ce système, sans que le gouvernement puisse exercer sa maîtrise, ainsi qu'ils le déclarent.

Que le gouvernement puisse repousser des résolutions consacrant le régime des chemins de fer d'Etat et la constitution du réseau d'Etat, qu'il fasse ensuite adopter un projet entraînant la dépense de millions de dollars puisés dans le coffre public, quitte à transférer à plus tard ce réseau à une compagnie, voilà ce que je ne saurais concevoir et ce qui paraîtra incompréhensible à tous les hommes bien pensants du pays. Le député d'Essex-sud (M. Cowan) nous a signalé le danger des influences politiques inséparable, prétend-il, de l'administration des chemins de fer par l'Etat. En proposant à la Chambre son projet attribuant à l'Etat la propriété des chemins de fer, il n'est jamais venu à la pensée du chef de l'opposition de remettre la direction et la maîtrise de ce grand service public aux mains d'hommes comme le député d'Essex-sud (M. Cowan) et ses collègues de la droite qui ne se croient pas assez intègres pour faire aboutir cette entreprise. Dans la pensée du chef de l'opposition, cette mission serait confiée à une commission tout à fait indépendante du gouvernement. Dans presque tous les pays de l'Europe, on a mis ce système à l'épreuve avec un plein succès. Le niveau de la moralité politique de ce pays est-il tellement en

baisse qu'il nous est imposible d'appliquer ce système, comme on l'a fait ailleurs ? Pour mon propre compte, dans les discours que j'ai prononcés devant le corps électoral, je me suis élevé énergiquement contre la corruption pratiquée dans l'administration de l'Intercolonial. Mais je dois le déclarer ici, les abus politiques qui se sont glissés dans l'administration de l'Intercolonial ne sont pas aussi criants qu'on veut le faire croire. Sans doute, ces abus existent, dans une certaine mesure, mais il faut avouer qu'ils servent surtout de thème aux déclamations des orateurs politiques, en temps d'élection. Les deux partis politiques se sont emparés de cette arme, et dans la province d'Ontario on s'écrie que l'Intercolonial est une pierre meulière suspendu au cou du peuple. Je ne crains pas de l'affirmer, les abus qui se sont glissés dans l'administration du réseau des chemins de fer d'Etat au pays ne devraient pas peser un fétu dans la balance contre la nationalisation de nos voies ferrées. S'il fallait en croire le député d'Essex-sud, il s'agirait ici d'un coup d'essai, et jamais personne, soit au pays soit ailleurs, n'aurait préconisé la nationalisation des chemins de fer. Le gouvernement ne saurait plaider ignorance de cause. En effet, il a sous les yeux le mémoire de M. Blair condamnant sans pitié l'attitude des membres du cabinet; les mettant en garde contre tout ce groupe de promoteurs du projet, avec lesquels le gouvernement s'est lié. Dans ce document, M. Blair développe de main de maître la question des transports ; il préconise la nationalisation des chemins de fer comme le seul moyen de remédier non seulement aux griefs dont se plaignent les populations de l'ouest, victimes des compagnies et de leurs tarifs différentiels, mais encore comme le moyen d'assurer le transport économique des produits de l'est et de l'ouest et de rendre rémunératrice l'exploitation du réseau de l'Etat. L'auteur de ce document n'est ni un profane ni un étranger : celui qui l'a présenté aux membres du cabinet, c'est l'ex-ministre des Chemins de fer, M. Blair, celui-là même qui, grâce à sa connaissance approfondie des questions se rattachant aux chemins de fer, était désigné d'avance au poste qu'il occupe et qui lui a été confié par le chef du cabinet et ses collègues. Le gouvernement redoute tellement l'impression que ce document peut créer dans l'esprit des députés et parmi le public, qu'il n'a pas voulu le livrer à la publicité, et en cela, il a commis une faute impardonnable envers le peuple canadien.

C'est un document prophétique, signalant à l'avance tout ce qui est arrivé, et prédisant tous les maux qui ont fondu sur le pays.

Quelle attitude le gouvernement a-t-il prise à l'égard du champion de la nationalisation des chemins de fer.? Il lui a confié une des charges les plus élevées de l'administration publique : il l'a nommé président de l'importante commission des chemins de fer. Le

gouvernement l'a-t-il appelé à remplir ce poste en raison de ses mérites et de ses aptitudes ? Je voudrais bien me le persuader. Mais, je le dis avec regret, le gouvernement a voulu se débarrasser d'un formidable adversaire de son projet ; car il redoutait l'influence que M. Blair pourrait exercer dans la province du Nouveau-Bruswick, au cours des élections. Etudions pendant quelques instants ce document que l'ex-ministre soumit à ses collègues le 10 décembre 1902. Ecrit à cette date, ce document, à coup sûr, doit mettre l'ex-ministre à l'abri des insultes qu'on lui a lancées, et l'exonérer des mobiles inavouables que lui ont imputés les députés ministériels. La première chose qui nous frappe dans ce document, c'est l'analogie qui existe entre le système exposé par M. Blair et celui du chef de l'opposition. En réalité, les deux systèmes sont presque absolument identiques. On prétend que M. Blair est tout aussi hostile au système du chef de l'opposition qu'à celui du cabinet. Voilà la clameur qui a retenti à la tribune populaire dans le comté de Queen, au cours de la campagne électorale qui a abouti à l'élection de l'honorable député qui détient aujourd'hui ce mandat. L'auteur de ce document expose loyalement la question. Dans ce document, M. Blair demande le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à la baie Géorgienne, par l'achat du chemin de fer Canadien de l'Atlantique dont le gouvernement deviendrait propriétaire et qu'il exploiterait ; tandis que le chef de l'opposition ouvre précisément le même avis. M. Blair dit : qu'on prolonge le chemin de fer, de Quebec à la rivière de la Paix, et cela graduellement, après avoir fait toutes les études topographiques voulues, suivant les besoins du pays et de la colonisation. A l'instar du chef de l'opposition, M. Blair est partisan du prolongement de l'Intercolonial au littoral. M. Blair met ses collègues en garde contre les brocanteurs de charte qui seraient à l'affût d'un tel projet ; il les adjure de ne pas adopter ce projet ; il préconise la nationalisation des chemins de fer, comme un régime à la fois populaire et économique, conforme à l'intérêt public ; le chef de l'opposition et ses partisans ne cessent, depuis plusieurs mois, de soutenir la même thèse, et de formuler les mêmes arguments. M. Blair demande l'établissement d'un réseau d'Etat d'un océan à l'autre : le chef de l'opposition est partisan du même système. Je l'espère donc, ni dans cette Chambre ni au dehors, personne n'aura plus l'effronterie d'affirmer en présence d'auditoires composés d'hommes intelligents, que M. Blair est hostile au système préconisé par le chef de l'opposition.

Au sujet du réseau d'Etat, M. Blair fait observer que les circonstances qui ont présidé à l'établissement de l'Intercolonial n'étaient pas de nature à en faire un placement lucratif et qu'il faut se garder d'invoquer cet argument contre le régime des chemins de fer d'Etat et moins encore contre le prolongement de notre réseau d'Etat, de façon à ce qu'il puisse accaparer une partie du trafic de l'ouest. Citons maintenant quelques extraits de ce document où la question est fort loyalement exposée par l'auteur qui en a sans doute fait une étude approfondie. Je soumets ces citations aux méditations des collègues de M. Blair qui, sans doute, le tiennent pour un homme de haute valeur et de grand mérite, puisqu'ils lui ont confié la direction d'un des services les plus importants du pays. M. Blair dit :

Il était tout naturel, lorsque cette question a été soulevée autrefois, que l'on signalât comme preuve concluante qu'il n'eut pas été sage de continuer au Canada la politique de la possession des chemins de fer par l'Etat, les résultats peu satisfaisants que l'Intercolonial a donnés dans le passé. On a dit que ce système n'était pas sage, parce que dans le seul cas, où on a tenté l'expérience, dans le cas de l'Intercolonial, les résultats financiers directs, comparés à ceux des compagnies de chemin de fer libres, avaient été des plus défavorables au chemin de fer de l'Etat. Dans plusieurs pays de l'Europe, tels que la France, l'Allemagne, l'Italie, dans les Indes, en Afrique du Sud, et surtout en Australie, le principe des chemins de fer d'Etat a été admis et presque exclusivement adopté, et bien que les conditions politiques dans ces pays fussent aussi difficiles que celles qui existent au Canada, ces chemins de fer ont tous été des entreprises de bon rapport.

On a donc droit de se demander comment il se fait qu'en Australie, où les nécessités politiques sont certainement aussi grandes qu'ici, sinon plus, que sur ces chemins de fer, non seulement les revenus suffisent à payer les frais d'exploitation, mais permettent de payer un intérêt de 3½ à 5 sur le capital énorme dépensé dans la construction, tandis que notre chemin de fer du gouvernement n'a pas même, jusqu'à tout récemment, payé ses frais d'exploitation. Il faut donc chercher la raison ailleurs que dans les nécessités politiques. La différence entre les résultats obtenus ici et ceux obtenus en Australie est si grande, que le gaspillage, les fuites, la mauvaise administration et même la corruption si vous le voulez, ne peuvent en donner l'explication .

M. l'Orateur, l'honorable M. Blair a fait une étude approfondie de la construction des chemins de fer dans les colonies australiennes où l'on a dépensé beaucoup plus d'argent qu'on n'en aurait dépensé si on avait pu prévenir les fautes que l'on a commises. En dépit de leur coût considérable, bien que le pays fût peu peuplé et les obstacles naturels nombreux, les chemins de fer du gouvernement ont tout de même donné un profit dès le commencement, et ont en outre payé de 2 à 5 pour 100 d'intérêt sur l'argent qu'on y a engagé, M. Blair signale une différence apparente entre les résultats obtenus par le chemin de fer Intercolonial et ceux de la Compagnie du Grand Tronc et de la Compagnie du Pacifique; mais il montre que cela n'est pas dû au fait que l'Intercolonial est la propriété du gouvernement, et que si les deux compagnies avaient été placées dans les mêmes conditions que le chemin de fer du gouvernement elles n'auraient pas donné

de meilleurs résultats. Je ne puis faire mieux que de citer les paroles mêmes de l'honorable ex-ministre. Voici ce qu'il disait :

En premier lieu, le choix de la route de l'Intercolonial n'a pas été fait au point de vue des besoins du commerce, mais a été déterminé par des motifs d'ordre politique. Personne n'a jamais espéré que le chemin ainsi tracé rapporterait des revenus sur le capital qu'on y aurait dépensé. Le but était d'en faire un lien politique entre les provinces maritimes, séparées et éloignées des anciennes provinces d'Ontario et de Québec, et le terminus à l'ouest devait être fixé à Québec. Pour des raisons d'ordre militaire, on l'a établi aussi éloigné que possible de la frontière américaine, La ligne fait un très grand circuit et suit une route tortueuse sur une très grande distance elle traverse des districts peu peuplés et parmi les moins fertiles du pays. Si l'on avait eu en vue le transport des marchandises principalement on aurait fait passer le chemin dans la vallée du fleuve Saint-Jean, mais les considérations commerciales étaient subordonnées aux raisons d'ordre militaire et aux raisons d'Etat. Aucun des deux grands réseaux de chemin de fer canadiens avec lesquels l'Intercolonial est mis en comparaison, n'a été placé dans des conditions aussi désavantageuses. Au contraire, ils traversent les districts les plus fertiles, les plus peuplés, et les plus prospères du pays. Dans ces circonstances, s'il n'y avait pas d'autres raisons que celle-là, comment pourrait-on dire que l'exploitation de l'Intercolonial est une épreuve satisfaisante de l'administration des chemins de fer par l'Etat ? Le soussigné ose affirmer, et il le fait avec confiance, que l'épreuve n'est pas concluante. Outre cela, il y a peu de parties du chemin de fer du gouvernement qui n'a pas eu à subir la concurrence vive et active d'une voie de navigation. Il suffit de jeter un coup d'œil sur la carte géographique pour voir que le chemin de fer longe de très près le fleuve Saint-Laurent et les côtes de la mer, et que ni l'une ni l'autre des deux principales compagnies de chemin de fer du pays n'est dans cette situation désavantageuse.

Il reste cependant un fait beaucoup plus important à signaler concernant le chemin de fer du gouvernement. L'exploitation de l'Intercolonial par le gouvernement a assuré à la population de tout le Canada desservie par ce réseau, des tarifs de transport modérés et stables dont tout le monde indistinctement profite et qui sont les mêmes pour tous les endroits. Ce fait est prouvé par l'absence complète de plaintes au sujet du trafic desservi exclusivement par l'Intercolonial. On ne peut dire la même chose des autres grands réseaux de chemin de fer. Non seulement les tarifs spéciaux et de favoritisme y sont possibles, mais de temps à autre on a la preuve qu'ils existent, bien que les difficultés de faire cette preuve soient considérables, tandis que sur le chemin du gouvernement le public est certain d'être traité avec justice et égalité.

M. Blair compare les tarifs du gouvernement avec ceux des compagnies particulières et il montre que si le chemin de fer du gouvernement prenait aussi cher que les compagnies, tout privé qu'il soit de raccordements avec l'ouest, il donnerait de bons profits. Malgré tout, le chemin de fer Intercolonial se soutient par lui-même maintenant et pendant ces dernières années il a donné des excédents très satisfaisants. M. Blair dit à ce sujet :

Le soussigné n'accepte pas cette opinion généralement accréditée. Au contraire il affirme avec confiance qu'à son sens l'Intercolonial scutiendra favorablement la comparaison dans tous les services avec aucun autre chemin de fer au Canada. Le public croit généralement que les chemins de fer administrés par les compagnies ne sont pas exposés à ces influences, que plusieurs croient être énormément préjudiciables aux intérêts de l'Intercolonial. Cette croyance est, dans l'opinion du soussigné, une erreur complète: L'Intercolonial n'a pas le monopole de ces choses au Canada, et aucune compagnie de chemin de fer, soit dans les Etats-Unis, soit au Canada, n'est exempte de leurs conséquences. C'est un fait bien connu que les compagnies de chemin de fer demandent constamment des faveurs aux conseils municipaux, aux chambres d'assemblée et au parlement fédéral, et naturellement elles désirent être en bon termes avec les personnes qui ont de l'influence. A l'appui de cela il suffit de mentionner un fait qui est à la connaissance d'un très grand nombre, à savoir que les compagnies de chemins de fer du Canada distribuent les billets de faveur avec une prodigalité qui n'existe pas sur l'Intercolonial.

Si l'on compare le coût de l'administration de l'Intercolonial avec celui des autres chemins de fer canadiens, que trouve-t-on ? Permettez-moi de citer encore M. Blair à ce sujet :

Ces observations justifient amplement le soussigné de conclure que l'on fait erreur en prenant l'exploitation de l'Intercolonial comme une épreuve concluante du régime de la possession des chemins de fer par l'Etat, et que l'on a tort de condamner ce système comme essentiellement défectueux parce que le résultat de la comparaison entre les revenus nets des compagnies de chemins de fer et ceux du chemin de fer du gouvernement, est favorable à ce dernier. On ne peut apporter aucune bonne raison empêchant le gouvernement du Canada d'appliquer le principe de la possession des chemins de fer par l'Etat avec autant de succès qu'il est appliqué dans les autres possessions anglaises et dans les pays étrangers. Le but principal à atteindre dans une administration de chemin de fer est la plus grande efficacité possible aux plus bas prix possibles. L'Intercolonial est arrivé plus près de cet idéal qu'aucun chemin de fer au Canada. Et si l'on n'avait pas été obligé de céder à des exigences politiques dans le choix du tracé, ce chemin donnerait aujourd'hui d'excellents résultats. L'influence politique n'a jamais beaucoup nui à l'administration du chemin de fer depuis qu'il est construit. Le coup le plus sérieux que lui aient jamais porté les nécessités politiques çà été le choix de la route actuelle entre Moncton et Lévis. La politique ne pourra jamais faire un tort aussi grave à l'Intercolonial, excepté si elle empêche de le prolonger dans la direction qu'il faut et si elle empêche aussi l'acquisition d'embranchements nécessaires à l'alimentation de la ligne principale. La partie entre Saint-Jean et Halifax a rapporté, je crois, un intérêt sur le capital engagé, après huit ou dix années d'exploitation, et elle a contribué à diminuer le déficit que produisent celles qui sont les moins rémunératrices.

M. LEFURGEY.

M. Blair dit qu'il voudrait faire disparaître autant que possible les préjugés qui peuvent exister contre l'administration de l'Intercolonial afin que l'on puisse se former librement une opinion juste concernant la proposition du prolongement de ce chemin de fer. Il dit :

Il existe un moyen certain de mettre l'Intercolonial sur un pied tel que cette voie ferrée paie l'intérêt de l'argent que nous avons dépensé pour sa construction et son exploitation, et ce moyen c'est de prolonger cette ligne.

La prolongation de l'Intercolonial jusqu'à Montréal a eu d'heureux résultats. Toutefois, une extension plus considérable ferait encore plus dans ce sens. Sans doute, le chemin de fer de l'Etat s'est emparé de la plus grande partie du trafic de Montréal destiné aux points intérieurs de l'est et même aux points d'exportation, mais il ne peut prendre que le trafic dont les deux grandes compagnies de chemin de fer ne veulent pas s'occuper. Tout le trafic d'exportation d'hiver venant de l'ouest, est dirigé ordinairement sur les ports maritimes de Saint-Jean et de Portland par les Compagnies du Canadien du Pacifique et du Grand Tronc respectivement, et bien que l'Intercolonial soit en bon état de faire ce trafic à Halifax et à Saint-Jean, il devra toujours être privé de la partie du trafic venant de l'ouest de Montréal, tant que subsistera l'état de choses actuel.

Le soussigné a longtemps entretenu l'opinion que l'Intercolonial devrait atteindre un port quelconque de la baie Georgienne—ce qui le raccorderait au chemin de fer Canadien du Nord par transport par eau—un port ouvert et facile d'accès ; ce qui permettrait de prolonger la saison de navigation de quatre à six semaines sur la navigation par canaux. La Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord serait heureuse de consentir à cet arrangement avec le gouvernement, car cette compagnie n'a aucun raccordement avec un chemin de fer, aucun intérêt qui puisse venir en conflit avec ceux du chemin de fer de l'Etat. L'Intercolonial se trouverait en rapport avec Duluth et Chicago, et l'on pourrait transporter les marchandises directement à Montréal et à Lévis, en été, et à Saint-Jean et Halifax en hiver.

Grâce à la construction d'élévateurs assez considérables pour nous permettre d'y conserver le grain en grande quantité, jusqu'à la fin de la navigation, on pourrait transporter dans le pays un volume de marchandises de plus en plus considérable et, par le chemin de fer du gouvernement, rendre ces marchandises jusqu'à l'océan par Halifax et Saint-Jean.

Lorsque l'honorable député de King, I. P.-E. M. (M. Hughes) nous parle de transporter le grain des prairies sur ces 1,800 milles de chemin de fer que l'on veut mettre en concurrence avec les voies de navigation jusqu'aux ports des provinces maritimes, je dis que l'honorable député ne comprend pas du tout la situation et je ne crois pas qu'aucun député, pas même l'honorable député de Cap-Breton (M. Johnston) qui dans le moment sourit si candidement, n'ose prétendre que l'on pourra transporter du grain par cette linge jusqu'à Halifax et Saint-Jean pour l'exportation en concurrence avec les voies navigables. Le seul moyen est le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à la Baie Georgienne, d'où, d'après les calculs de l'honorable ministre des Travaux publics, on peut transporter le grain pour 1:69 cent par boisseau. M. Blair dit encore :

Quant à la sagesse politique, le soussigné n'a pas encore entendu exprimer une seule raison pour laquelle la province d'Ontario ne serait pas traversée par l'Intercolonial. Cette province a été jusqu'ici le centre de toute l'opposition faite au chemin de fer du gouvernement. Les critiques les plus violents de l'Intercolonial dans cette Chambre, de même que ses adversaires les plus acharnés dans la presse appartiennent à la province d'Ontario, pour la raison que la population de cette province n'a aucun intérêt direct dans le chemin de fer. Relativement peu de citoyens de cette province voyagent sur ce réseau. Celui-ci ne pénètre pas dans Ontario et l'on a habitué les Ontariens à le considérer comme une institution mal administrée, comme une source de gaspillage, sinon de corruption, attachée comme une meule au coup de la nation, et qu'il fallait supporter, parce qu'il était une condition du pacte national; on considérait se réseau comme une propriété dont l'Etat serait bien débarrassé si on la cédait à quelque compagnie de chemin de fer.

Plus loin il dit :

Si l'on prolongeait l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne ce sentiment disparaîtrait de la politique d'Ontario aussi complètement qu'il est disparu des controverses politiques dans les provinces maritimes.

Et encore :

Le fait est que l'opinion publique est prête à accepter une telle politique comme un bienfait que le gouvernement ferait au pays et une délivrance de ce que le peuple, à tort ou à raison, croit être des exactions injustes des compagnies de chemin de fer. Les ressources du Canada sont assez grandes pour justifier une politique de progrès concernant les chemins de fer et le problème des transports dans l'ouest ; mais le gouvernement, mais le pays n'approuverait pas le gouvernement d'adopter cette politique au seul bénéfice de l'Ouest. Il faut une distribution équitable des bienfaits des chemins de fer. Ce serait une grave erreur politique d'écouter les demandes de l'ouest, car il faut les écouter—sans s'occuper des intérêts des provinces de l'est.

M. Blair protège les ports des provinces maritimes.

Si nous nous plaçons au point de vue purement canadien et national, nous constatons que l'Intercolonial aurait l'avantage sur tous les autres chemins de fer du Canada. Son trafic trouvera des débouchés, l'été, à Montréal et à Québec, et, l'hiver, à Halifax ou à Saint-Jean. Nous pouvons raisonnablement croire que notre chemin de fer fournira à ces deux ports de l'Atlantique (le Canadien du Pacifique se rendant à Saint-Jean) tout le commerce qu'ils peuvent convenablement espérer d'ici à quelques années. De plus, si l'on envisage cette question au point de vue des profits, on constate que l'avenir est plein de promesses. Actuellement, on compte dans la division de l'est 400 milles de ce chemin qui nous rapportent des bénéfices. La prolongation de l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne via le Canada-Atlantique, nous donnera, dans la division de l'ouest, de

300 milles à 400 milles d'une voie ferrée rapportant des bénéfices. Ainsi qu'on l'a déjà fait voir, ces deux sections réunies nous permettraient d'exploiter, sans perte, les parties moins avantageuses de cette ligne, et de retirer un excédent réel qu'on pourra faire servir à payer l'intérêt sur le capital.

M. Blair ne ménage pas la province d'Ontario, mais il a tout autant à cœur les intérêts de l'est que ceux de l'ouest. L'année dernière j'ai fait remarquer que le chemin de fer transcontinental proposé par le gouvernement serait de peu d'utilité aux manufacturiers d'Ontario, et que, afin d'unir solidement l'est et l'ouest il faudrait adopter une autre politique, car il ne s'agit pas seulement de transporter les produits de l'ouest jusqu'à la mer mais nous devons aussi procurer aux provinces de l'est les moyens de transporter à bas prix les produits manufacturés. J'ai lu l'autre jour dans les colonnes du " Toronto World " un long article dans lequel on démontrait que les habitants de l'ouest préféraient payer 33 pour 100 de droits sur un grand nombre d'articles qu'ils achètent aux Etats-Unis plutôt que de payer le coût du transport entre l'est et l'ouest par les routes canadiennes. M. Blair n'approuve pas la proposition de construire des chemins de fer avec l'argent du pays et ensuite de les donner en pur don aux compagnies. Il dit:

En outre, le système est injuste. Pourquoi permettrait-on à quelques persones de devenir millionnaires par ce moyen ? Personne aujourd'hui ne place son argent dans les exploitations de chemin de fer dès le commencement de l'entreprise. On l'a fait autrefois ; on ne le fait plus aujourd'hui, et pourquoi ? Parce que l'on peut construire des chemins de fer avec les subventions de l'Etat ou la garantie des obligations. Et cependant, les compagnies émettent des actions par millions, et lorsque l'entreprise a réussi, les acheteurs de ces actions viennent plus tard réclamer leurs dividendes.

M. Blair résume son raisonnement comme suit :

La politique idéale que le gouvernement devrait adopter, d'après l'avis du soussigné, est qu'aussitôt qu'il jugerait nécessaire d'avoir un troisième chemin de fer transcontinental, il faudrait exiger d'abord que ce chemin fût entièrement canadien ; qu'il n'encourageât pas le transport de nos produits pour l'exportation ou des marchandises que nous importons par les lignes de chemin de fer américaines, mais par la voie du Saint-Laurent en été et par les ports d'Halifax et de Saint-Jean en hiver. Que le port de Québec fît partie intégrante de cette ligne et que le chemin de fer soit poussé de ce point dans la direction de l'ouest par degrés jusqu'au district de la rivière de la Paux et ensuite à travers les montagnes Rocheuses jusqu'à la côte du Pacifique. Jusque-là, il serait bon de refuser toute aide aux chemins de fer envers lesquels le gouvernement n'est pas encore engagé et de proposer au parlement que ls chartes couvrant ce territoire fussent révoquées.

Dans ce document, M. Blair veut que notre motto politique soit " le Canada aux Canadiens " et que nous ayons un chemin de fer véritablement national. Il veut une politique qui ferait du chemin de fer du gouvernement une institution rémunératrice, donnerait des moyens de transport à bon marché entre l'est et l'ouest, des avantages aux manufacturiers de l'est, et ferait passer le trafic canadien par les ports du Saint-Laurent et des provinces maritimes M. Blair veut assurer le trafic de l'ouest aux ports des provinces maritimes; il veut que le grain de l'ouest soit expédié par ces ports et il démontre que le seul moyen d'y arriver est de prolonger l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne. De cette façon les profits que feraient le chemin de fer du gouvernement reviendraient au peuple. 70 pour 100 des recettes du chemin de fer serviraient à payer les dépenses d'exploitation, et les autres 30 pour 100 tomberaient dans le trésor à titre de dividende.

Mais au lieu de cela, d'après le projet du gouvernement le grain de l'Ouest traverserait la frontière internationale à Emmerson, et serait transporté par le " Northern Pacific " jusqu'à Chicago où il prendrait le Grand Tronc. De cette façon les recettes du chemin iraient aux Etat-Unis ; les dividendes serviraient à maintenir les chemins de fer des Etats-Unis, et c'est le Canada qui en souffrirait. Telles sont les vues d'un membre même du gouvernement, de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, et la haute position que le gouvernement vient de confier à M. Blair, n'indique pas qu'il soit tombé en disgrâce. Ses opinions sont aussi, M. l'Orateur, celles du chef de l'opposition et de ses partisans dans cette Chambre. Les conservateurs et M. Blair ne sont pas les seuls en faveur du principe de la possession des chemins de fer par le gouvernement. Depuis plusieurs années, tant dans les Etats-Unis qu'en Angleterre, il se fait de grands efforts pour faire passer sous le contrôle de l'Etat les chemins de fer des grandes compagnies. Je trouve dans le " Stateman's Year-Book " de 1898 des statistiques intéressantes à ce sujet :

Pays.	Réseaux particuliers	Réseaux d'Etat.
	Milles.	Milles.
République Argentine, 8,998 milles, pas de distinction	.....	.....
Alsace-Lorraine	1,078	981
Autriche-Hongrie	6,265	12,350
Duché de Bade, Allemagne	Aucun.	1,034
Bavière	573	3,335
Belgique	785	2,044
Brésil, subventionné par l'Etat.	Aucun.	13,489
Brunswick	Aucun.	302
Bulgarie	Aucun.	600
Cap de Bonne Espérance	254	2,350
Ceylan	Aucun.	297
Chili	829	1,675
Colombie	Aucun.	670
Danemark	367	1,067
Indes hollandaises	300	993
Equateur (le gouv. a refusé à une compagnie la permission de construire un chemin)	.....	58
Egypte	136	1,369

Pays.	Réseaux	Réseaux d'Etat.
	Milles.	Milles.
Angleterre (on y agite la question de la possession des chemins de fer par l'Etat)	21,277	Aucun.
Finlande	Aucun.	1,185
France (l'Etat prend possession des chemins de fer des compagnies)	21,000	1,700
Empire Allemand	2,817	26,085
Grèce (aidé par le gouvernement)	591	Aucun.
Guatemala (aidé par le gouvernement)	150	Aucun.
Honduras (le gouvernement propose de continuer ses ch. de fer)	.....	.....
Indes anglaises	2,950	17,440
Italie, loués	2,900	5,231
Japon (achat projeté)	1,873	631
Mexique	7,380	Aucun.
Natal	Aucun.	402
Hollande	801	898
Nouvelles-Galles du Sud	Aucun.	2,639
Nouvelle-Zélande	167	2,018
Nicaragua	91	*
Norvège	Aucun.	1,020
Paraguay (garantis par le gouvernement)	156	Aucun.
Pérou	124	800
Portugal	539	914
Queensland	Aucun.	2,430
Roumanie	Aucun.	1,831
Russie (environ 10,000 milles en construction)	Aucun.	25,756
Servie	Aucun.	354
République du Sud Africain	Aucun.	1,000
Australie du Sud	Aucun.	1,868
Espagne	7,627	Aucun.
Suède	3,862	2,283
Suisse (achetés des compagnies par le gouvernement en février 1898)	.....	2,351
Tasmanie	Aucun.	475
Turquie (garantis par le gouvernement)	2,542	Aucun.
Venezuela (le gouvernement se propose d'en construire 1,000 milles.)	Aucun.	406
Victoria	Aucun.	3,122
Australie-Occidentale	391	970
Total	87,834	146,813

* Ligne du gouvernement en vue.

Ces statistiques montrent que, dans les pays de l'Europe, il y a beaucoup plus de chemins de fer appartenant à l'Etat qu'à des compagnies particulières, et dans un seul pays, l'Italie, on est revenu à l'exploitation par des particuliers, mais l'Etat y possède et exploite encore certains chemins de fer. Depuis que ces chiffres ont été publiés le gouvernement français est devenu virtuellement propriétaire de tous les chemins de fer du pays ensemble. Je ne veux pas ennuyer la Chambre avec des statistiques. Les députés qui veulent se renseigner peuvent le faire en allant à la bibliothèque. Ils trouveront là des masses, sinon des montagnes de renseignements. Je découvre en outre dans les livres et statistiques concernant l'administration des chemins de fer par le gouvernement comparée à celle des compagnies particulières, qu'environ les $\frac{4}{5}$ des actions et le $\frac{1}{5}$ des obligations des chemins de fer américains n'ont donné aucun bénéfice depuis huit ans. C'est un fait connu que la dette de tous ces chemins de fer en égale la valeur, tandis que les actions représentent l'élément de spéculation. Voici les données authentiques concernant l'ensemble des capitaux engagés dans les chemins de fer, d'après le " Poor's Railway Manual " :

1897—Milles en exploitation, 181,133

Capital	$5,453.782,046
Dette	5,411,058,524
Recettes	1,133,546,666
Recettes nettes	338,170,195
Intérêt payé	231,046,819
Dividendes payés	82,630,989

D'après ce tableau, nous voyons qu'en 1897, on a émis sur 181,133 milles de chemin de fer des obligations et des actions s'élevant en tout à $10,859,239,823, divisés à peu près par moitié entre les actions et les obligations. Pour montrer jusqu'à quel point ces actions sont fictives et sans valeur, je citerai le tableau suivant que je trouve dans les rapports de la Commission du commerce interfédéral :

Intérêt payé.	Capital.	Le pour cent du capital.	Dette consolidée (ne comprenant pas ce qui est dû aux Cies de crédit p. l'outillage).	Le pour cent du total de la dette consolidée.
Aucun	$3,570,155,239	66·26	$852,402,622	15·82
De 1 à 2	142,496,300	2·65	176,996,988	3·28
" 2 à 3	118,096,361	2·19	162,789,940	3·02
" 3 à 4	96,348,397	1·79	673,945,852	12 51
" 4 à 5	385,381,689	7·15	1,766,290,104	32·77
" 5 à 6	409,788,699	7·60	928,046,512	17·22
" 6 à 7	198,603,262	3·69	562,732,833	10·44
" 7 à 8	244,736,724	4·54	229,716,648	4·26
" 8 à 9	127,852,050	2·37	27,762,500	0·51
" 9 à 10	6,698,055	0·13	5,014,300	0·09
10 et au-dessus	88,121,545	1·63	4,236,300	0·08
Total	$5,388,268,321	100·00	$5,389,934,599	100·00

D'après ce tableau, nous voyons que trois milliards cinq cent millions de dollars sur les cinq milliards et demi d'actions n'ont rapporté aucun dividende; que près d'un milliard d'obligations n'ont reçu aucun intérêt et que 500 millions d'actions et obligations n'ont rapporté que de un à trois pour cent. Une proportion égale du capital total des chemins de fer n'a donc rapporté aucun intérêt pendant les derniers dix ans. Cela montre que ce capital n'a jamais été appuyé sur quelque chose de productif, et qu'il n'a pas de valeur commerciale. Je cite ces faits pour montrer que la majoration des actions et la capitalisation excessive ont non seulement fait que les capitaux placés dans les chemins de fer ont été à peu près inproductifs, mais cet état de choses a obligé ces compagnie à avoir recours à des distinctions, à des combinaisons et à de nombreuses autres machinations bien connues, auxquelles les administrateurs de chemins de fer ont recours afin de payer des dividendes sur ce capital fictif. Je vais lire quelques paragraphes——

L'honorable W. ROSS : De grâce, épargnez-nous.

M. LEFURGEY : L'honorable député ne veut pas que je lise. Comme beaucoup d'autres il ne porte aucun intérêt à la question, mais il est de notre devoir comme membres de cette Chambre d'apporter sur le sujet autant de lumière que possible, afin que le public soit renseigné et sache que nous défendons ses intérêts. Si l'honorable député ne veut pas écouter il peut se retirer. Voici le paragraphe que je veux lire dans ce rapport de la Commision du commerce interfédéral :

Nous sommes convaincus d'après les recherches que nous avons faites dans le cours de l'année et dont nous parlons dans une autre partie de ce rapport, de même que d'après d'autres renseignements absolument dignes de foi, qu'une grande partie des transactions repose sur une base illégale. Cette règle est devenue si générale que sur certains chemins de fer c'est par exception que l'on fait payer le tarif qui est publié. Il en résulte naturellement deux choses qui se répètent fréquemment : Premièrement, des distinctions injustes entre les parties et des préférences envers certaines localités, et ces distinctions et préférences sont presque toujours exercées en faveur du fort contre le faible. Rien ne contribue probablement plus qu'aujourd'hui que ces distinctions dans les tarifs de transport à éliminer le travail individuel et à donner naissance à ces trusts et monopoles contre lesquels la loi et l'opinion publique luttent en vain. Deuxièmement, c'est un fait connu que les chemins de fer violent ouvertement la loi. Des gens qui, sous d'autres rapports sont reconnus comme des citoyens respectables, se rendent coupables d'actes qui, si l'on mettait la loi en vigueur, leur vaudraient l'amende ou la prison. Celui qui expédie et celui qui transporte sont également coupables. On ne peut se faire une idée du mauvais effet moral d'un tel état de choses sur une grande partie de la société, et il est presque impossible de croire qu'on ne fera pas des efforts pour provoquer une réforme.

La loi actuelle est impuissante. Si on demande pourquoi on n'applique pas les remèdes que donne le code pénal, on nous répond qu'ils ont été appliqués mais sans succès. La commission et le ministère public dans les différents états de l'Union américaine ont pris tous les moyens en leur pouvoir pour faire punir les auteurs de ces infractions à la loi. On a imposé quelques amendes, mais elles n'ont produit aucun effet. La commission est convaincue que les poursuites sont inutiles. Les difficultés que l'on rencontre pour faire la preuve légale nécessaire pour arriver à une condamnation sont telles qu'elles sont presque insurmontables dans la plupart des cas.

Telle est la situation à laquelle le Canada devra faire face dans 50 ans d'ici lorsque ce contrat avec le Grand-Tronc-Pacifique sera expiré. Ainsi que je l'ai déjà dit, c'est aujourd'hui le temps d'agir, car l'occasion ne se présentera peut-être jamais. Elle ne reviendra certainement pas d'ici à 50 ou 100 ans, si ce projet du gouvernement est consommé. Dans une autre partie du rapport de la commission du commerce interfédéral on lit ce qui suit :

Nous sommes d'opinion que pour faire disparaître les distinctions et les injustices qui existent aujourd'hui, le gouvernement devra en dernier ressort, sous une forme ou sous une autre, réglementer les tarifs des transports et l'administration des chemins de fer, de façon à empêcher la concurrence excessive et à assurer à tous les expéditeurs, petits ou grands, riches ou pauvres, forts ou faibles, des droits et privilèges égaux en tout ce qui concerne le service des chemins de fer.

Quiconque lira le rapport du comité spécial du Sénat des Etats-Unis, communément appelé le " Cullom committee " sera étonné de la gravité et du grand nombre des abus découverts au cours de cette enquête. Ceux qui ne sont pas au courant des faits qui ont été rendus publics pourront difficilement se faire une idée des intrigues de tout genre au moyen desquelles les injustices les plus notoires ont été commises.

Un exemple vaudra mieux que les plus longs commentaires. Dans ce rapport on voit que la " Standard Oil Company " est allée une fois jusqu'à demander à un certain chemin de fer de lui transporter ses barils pour 10 cents la pièce, et exiger que tous les autres expéditeurs payassent 35 cents par baril et que la différence de 25 cents entre 35 et 10, payé par tel expéditeur fut remise par la Compagnie du chemin de fer à la " Standard Oil Co." La sanction pénale, si la compagnie du chemin de fer ne se pliait pas à cette extorsion impudente, était qu'on lui retirerait sa clientèle.

Ce n'est là qu'un exemple de ce qui se passe aux Etats-Unis ou en Angleterre, sous le régime de la propriété et l'administration des chemins de fer par des compagnies particulières, et de ce qui continuera à exister. Nous aurons dans ce pays les mêmes maux à combattre. Nous verrons une répétition des impudences de la " Standard Oil Co." Ces grands établissements opprimeront le faible qui se débattra en vain dans leurs griffes. Nous devons donc prévenir cela et faire du Canada un pays de liberté. Puisque nous invitons les émigrants des autres pays à

venir s'établir dans nos plaines fertiles de l'ouest, ne laissons pas échapper l'occasion de faire du Canada un pays où tout le monde pourra vivre. Ne laissons pas échapper l'occasion qui se présente d'affaiblir le pouvoir des compagnies de chemin de fer et d'exempter notre population de la servitude dans laquelle elles tiennent nos voisins. Je pourrais citer encore plusieurs extraits du rapport de la commission au sujet des distinctions, des monopoles, du favoritisme, etc. des compagnies de chemin de fer. Je pourrais en citer à l'infini. Les documents des chemins de fer sont remplis d'exemples comme ceux que j'ai lus ce soir. A propos du transport des voyageurs les abus sont même encore plus grands. On me, etc., des compagnies de chemin de fer. du juge Hallan des Etats-Unis :

Rapprochée des autres décisions définissant les pouvoirs de la commission du commerce entre les états, il me semble que la présente décision aura l'effet de faire de cette commission un corps absolument utile et l'empêcherait d'accomplir plusieurs des objets importants pour lesquels elle a été créée. Cette commission a été créée pour protéger le public contre les exactions des compagnies de transport entre les différents états. On lui a donné ,il est vrai, le pouvoir de faire des rapports et des protestations. Mais d'après les jugements des cours de justice elle n'a aucune autorité pour agir avec efficacité. On lui nie un grand nombre des pouvoirs que, d'après moi, on a voulu lui conférer. A part cela, on a interprété les lois du congrès de façon à laisser à la merci des compagnies de chemin de fer la réglementation des tarifs.

J'ai cité cet extrait afin de montrer, malgré tout ce que les honorables députés de la droite pourraient dire, savoir que le gouvernement se garde le contrôle des chemins de fer, que la volonté du parlement est suprême en ce pays. Nous sommes tout de même en face du fait que la population des Etats-Unis est impuissante vis-à-vis des compagnies de chemins de fer, même avec l'aide de la Commission du commerce interfédéral, et que toutes les lois votées par le congrès n'ont pu venir à bout de grandes compagnies parce qu'elles sont maîtresses non seulement des voies de transport, mais aussi des gouvernements et des juges.

Je veux citer encore quelques courtes statistiques pour montrer le coût de l'administration des chemins de fer.

Pouvons-nous examiner cette question à un point de vue commercial ? L'expérience va nous le démontrer. Je trouve le tableau suivant dans un livre sur la socialisation des chemins de fer publié en 1898 par M. Edward Clemens. Ce tableau établit une comparaison entre les pays européens où l'Etat est propriétaire des chemins de fer et ceux où les chemins de fer sont aux mains des compagnies particulières; il montre les dépenses de l'administration sur ces différents chemins de fer comme suit :

Pays.	Réseaux de l'Etat.	Réseaux des compagnies.
	Le p. 100.	Le p. 100.
Allemagne	9·40	13·10
Autriche-Hongrie	6·50	8·47
Belgique	5 05	10·13
Danemark	6·89	5·77
France	16·16	9·56
Italie	6·49	8·76
Norvège	7·30	7·00
Hollande	5·30	10·35
Roumanie	4·40	10 80
Russie	9·27	13·70

La France est le seul pays où l'administration par l'Etat coûte plus cher que l'administration par les compagnies particulières. Mais on explique cela par le fait qu'à cette époque l'Etat ne possédait que des embranchements, tandis que les compagnies avaient encore les lignes principales. Dans tous les autres cas où les points de comparaison sont semblables, l'administration et l'exploitation par l'Etat coûtent moins cher.

Le tableau suivant donne le chiffre comparé des dépenses d'exploitation appliquées à l'entretien et au trafic séparément.

Pays.	Entretien de la voie.		Frais des transports.	
	Réseaux de l'Etat.	Réseaux particuliers.	Réseaux de l'Etat.	Réseaux particuliers.
	Le p. 100.	Le p. 100.	Le p. 100.	Le p. 100.
Allemagne	35·90	28·20	31·10	35·30
Autriche-Hongrie	38·12	30·21	29·03	32·54
Belgique	24·04	24·86	25·96	32·79
France	24·15	20·83	27·57	34·77
Italie	22·01	26·68	35·98	31·14
Hollande	29·70	25·59	36·90	35·53
Roumanie	38·10	29·20	22·70	28·40
Russie	40·40	31·03	11·83	21·34

Nous constatons donc que l'entretien de la voie coûte généralement plus cher lorsqu'il s'agit de lignes exploitées par l'Etat, mais que les dépenses nécessitées par le trafic sont plus élevées pour les compagnies libres. Ces chiffres nous font voir dans quelle condition l'Etat entretient la voie de ses chemins de fer et les avantages que le public retire.

Pour établir une comparaison entre les tarifs de certaines lignes anglaises et de certaines lignes belges, permettez-moi de vous donner quelques statistiques.

—	Anglais.	Allemand.	Belge.	Hollandais.
Fer en barres, etc.—				
Brettle Lane à Liverpool	11·0	8·8	6·8	8·3
Ferronneries—				
Birmingham à Londres — En sac	24·4	10·4 to 11·2	8·11	8·2
Birmingham à Londres — En vrac	15·2	8·6	8·11	8·2
Cotons—				
Manchester à Londres	36·0	20·0 to 23·0	16·1	14·4
Bestiaux—				
Hull à Manchester	59·3	38·6	29·6	37·6

Voilà quels sont les tarifs des lignes exploitées par l'Etat et ceux des chemins de fer exploités par les compagnies libres.

M. ALEXANDER JOHNSTON : Mon honorable ami (M. Lefurgey) me permettrait-il de lui poser une question au sujet de ces tarifs? A-t-il établi une comparaison entre les tarifs des chemins de fer américains et anglais et des lignes continentales ?

M. LEFURGEY : Comme je l'ai déjà dit, si l'honorable député veut avoir des renseignements sur cette question, il n'a qu'à se rendre à la bibliothèque et il en trouvera à satiété. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire, qu'il soit juste d'établir une comparaison avec les lignes américaines, exploitées dans des conditions tout à fait différentes. J'ai fourni à mon honorable ami des statistiques au sujet des chemins de fer exploités dans les mêmes conditions par l'Etat et des compagnies libres. Mais établir une comparaison entre les lignes européennes et les lignes américaines, exploitées dans des conditions tout à fait différentes, ne saurait qu'embrouiller la question. Après avoir étudié la matière et comparé les tarifs des lignes de l'Etat et les tarifs des compagnies libres, j'en suis arrivé à la conclusion que les premiers étaient beaucoup moins élevés que les derniers. Je dirai la même chose au sujet des frais d'exploitation. Je compare en ce moment les lignes situées dans le même pays. Voilà une réponse à ceux qui soutiennent que l'administration de l'Etat est plus coûteuse que celle des compagnies libres.

J'ai démontré que les tarifs de faveur que l'on accuse nos chemins de fer d'appliquer au commerce étranger n'existent pas dans les pays où les voies ferrées sont sous la direction de l'Etat. Voilà trois points importants qui ressortent de l'étude que j'ai faite de cette question. Et je puis assurer à mes honorables amis que je n'ai pris que le dessus du panier. S'ils désirent vérifier les déclarations de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, ils n'ont qu'à se rendre à la bibliothèque où ils n'ont qu'à le consulter, et il les renseignera.

Le projet ministériel ne nous procure aucun des avantages dont je viens de parler. Loin de là, il lie les mains du peuple et l'empêche de se protéger. Le gouvernement forme une société avec une corporation et fournit de 150 à 200 millions, lorsque la mise de fonds de celle-ci n'est que de $14,500,000, ainsi que nous le dit sir Rivers-Wilson; et tous les profits et avantages de l'entreprise sont pour la compagnie. En second lieu, les nouvelles conditions contenues dans le contrat additionnel font disparaître tout contrôle que l'Etat pourrait exercer; car il n'y a aucune clause obligeant le Grand Tronc à expédier aux ports canadiens les marchandises qui lui seront confiées sur le parcours de la nouvelle ligne.

L'honorable député de King, I. P.-E., (M. J. J. Hughes) a voulu nous démontrer que ce point important n'avait pas été oublié dans l'acte additionnel. S'il avait suivi le débat de l'an dernier, il saurait que cette question a été abordée plusieurs fois. Nous avons là-dessus l'opinion de deux ministres de la Couronne, et je vais vous la communiquer. Voici les paroles du ministre de la Justice.—(P. 9273, v.f., des Débats de 1903);

A quoi bon parler ? Est-il possible de méconnaître notre situation géographique ? Est-il permis d'ignorer les faits ? Quelle proportion du trafic de Montréal est passée par Halifax ? Quelle quantité de grain a été transporté, de Montréal à Halifax ou à Saint-Jean ? Quelle quantité de nos produits alimentaires est passée par ces deux ports ? Nos produits ont toujours été invariablement dirigés vers les ports de Portland, de Boston ou de New-York. Ce qu'est Portland au Grand Tronc, Boston l'est au chemin de fer du Pacifique.

En d'autres termes, le ministre de la Justice s'exclamait lorsqu'on lui disait qu'il était possible d'attirer dans nos ports une

partie du trafic de l'ouest. Cependant l'honorable député de King (M. J. J. Hughes) affirme que, sous ce rapport, nous n'avons rien à craindre. Lorsque, l'an dernier, nous avons mis à l'étude les articles 42 et 43 du contrat, articles qui d'après mon honorable ami sauvegardent les intérêts des ports canadiens des provinces maritimes, voici la discussion qui eut lieu :

M. BORDEN (Halifax) : Le premier ministre nous a dit que la raison d'être des articles 42 et 43 était que le Grand Tronc ayant son terminus à Portland pourrait peut-être y diriger son trafic. Y a-t-il dans les articles 42 et 43 quelque chose qui puisse empêcher cette compagnie de faire ce qu'on redoute.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non ; mais elle ne peut exiger un prix plus élevé pour les marchandises en destination des ports canadiens que pour celles qui seront expédiées aux ports américains.

M. BORDEN (Halifax) : Et Portland étant beaucoup plus près que Saint-Jean et Halifax c'est là que le Grand Tronc transportera les produits de l'ouest.

Le MINISTRE DES FINANCES :——

Cherchant à éviter la question——

—Oui, si la compagnie était parfaitement libre de le faire ; mais aux termes du présent contrat, elle est obligée d'appliquer les mêmes tarifs à Halifax, Saint-Jean et Portland.

M. BORDEN (Halifax) : Oui, les frais de transport seront les mêmes, mais la compagnie aurait tout intérêt à favoriser Portland.

Le MINISTRE DES FINANCES :——

Acculé dans une impasse—

—Sans doute, le Grand Tronc fera plus d'argent en dirigeant son trafic sur Portland, mais nous ne le lui permettrons pas.

M. BORDEN (Halifax) : Comment l'en empêcherez-vous ?

Le MINISTRE DES FINANCES :——

Se rendant enfin—

—Par le fait que les tarifs sont les mêmes tant pour les ports américains que pour les ports canadiens. A tarifs égaux, nous comptons que l'expéditeur canadien aura assez de patriotisme pour donner la préférence aux ports de son pays.

Quelle foi robuste et simple a le ministre des Finances en l'expéditeur canadien. Il est convaincu que ce dernier ira trouver les fonctionnaires de la nouvelle ligne et leur dira : Je suis un bon patriote et je désire expédier mes marchandises par la voie canadienne. Je pourrais les transporter plus rapidement par une autre route, mais peu m'importe un retard d'une dizaine de jours.

C'est sur ce patriotisme que se repose l'honorable ministre des Finances pour faire d'Halifax et de Saint-Jean des ports nationaux.

Que dira l'expéditeur désireux d'expédier 50,000 boisseaux de grain lorsque l'agent du Grand Tronc lui demandera : Par quelle voie ? Il répondra : Par la route la plus rapide et au meilleur marché possible. L'agent répliquera : Sur le réseau du Grand Tronc, les frais de transport sont les mêmes, soit que vous expédiez vos marchandises à Montréal, Québec ou Portland.—Mais supposons que j'aie à expédier des effets périssables, quelle est la voie la plus courte ?—Il n'y a pas de doute que c'est Portland.

Je vous demande, M. l'Orateur, ce que fera l'expéditeur. Il choisira la voie la plus rapide tant dans son intérêt que dans celui de ses consignataires. Les considérations patriotiques ont peu de poids dans les transactions commerciales. Ce n'est pas à ce point de vue que se font les affaires. Le transport pouvant s'effectuer par une des deux routes et une corporation étant un corps sans âme, le Grand Tronc ayant besoin de gagner de l'argent pour payer à ses actionnaires des dividendes sur son capital majoré, expédiera les marchandises par la voie de Portland, qui lui a coûté 25 à 30 millions.

L'honorable député de King a jonglé avec les chiffres pour calculer quel serait le coût du nouveau transcontinental. Bien que certains de ses collègues ont admis que l'entreprise coûterait 120 millions selon l'un, 80 millions selon l'autre, et 13 millions selon un troisième, il est porté à croire, lui, que cette ligne ferrée ne coûtera pas un dollar au pays. Je désire que vous sachiez que mon honorable ami a été gérant d'une banque et que, par conséquent, il est capable de jongler avec les chiffres. Il a réussi à réduire à un dollar le coût de ce chemin de fer. Il y a plus, il a affirmé quelques instants après que l'entreprise ne coûterait pas un sou au pays, parce que tous les fonds avancés seraient remboursés et que l'Etat n'assumait aucune responsabilité. Mon honorable ami oublie sans doute que nous avons prêté $28,000,000 au Grand Tronc à l'époque de la confédération et que les intérêts accumulés s'élèvent à $25,000,000, formant un total de $50,000,000 Pouvons-nous espérer de meilleurs résultats de l'opération que nous sommes sur le point de conclure avec cette compagnie ?

Lorsque l'an dernier, nous avons discuté la matière et voulu empêcher le Grand Tronc de transporter le grain par une autre route que celle qui aboutit à nos ports de mer, le ministres des Finances a dit, si je ne me trompe, que le contrat était signé et que nous ne pouvions y ajouter de nouvelles clauses. Mais, par cet acte additionnel, le contrat a de nouveau été mis sur le métier, et j'aimerais savoir ce que l'honorable ministre des Finances et ses collègues ont fait pour sauvegarder les intérêts des provinces maritimes. Est-ce que les représentants libéraux des provinces maritimes ne demanderont pas au gouvernement de protéger efficacement nos ports de l'Atlantique. L'honorable député de King (I.P.-E.) ou l'un de ses collègues croient-ils que les clauses de ce contrat sauvegardent les intérêts des provinces maritimes, après la démonstraiton que j'ai faite à l'aide des paroles du minis-

tre des Finances ? Pourquoi ne prennent-ils pas de bonnes garanties et ne font-ils pas insérer dans l'acte une clause obligeant le Grand-Tronc-Pacifique à transporter les produits de l'ouest à nos ports de l'Atlantique ?

En troisième lieu, le gouvernement a agi précipitamment et inconsidérément en cette matière. Précipitamment, en saisissant les Chambres, comme il l'a fait l'an dernier, d'un projet qui n'avait pas été mûrement étudié et qui n'avait pas reçu cette attention que des particuliers ne manqueraient pas de donner à une entreprise entraînant des dépenses beaucoup moins considérables ou dont les conséquences seraient moins sérieuses que celle qui nous occupe. Inconsidérément, en ne faisant aucun cas des avertissements de l'ancien ministre des Chemins de fer, en forçant ce dernier à remettre son portefeuille et en cachant au pays et aux membres de cette Chambre l'opinion qu'il avait exprimée sur les avantages qu'il y aurait pour l'Etat d'avoir la propriété du nouveau transcontinental.

En quatrième lieu, le gouvernement a eu tort de ne pas se réserver la réglementation des tarifs et de ne pas stipuler certaines conditions relatives au trafic dans les intérêts de l'Intercolonial.

En cinquième lieu, le gouvernement a eu tort d'encourager la spéculation sur certaines choses d'utilité publique en permettant de mettre sur le marché la plus grande partie de ces obligations qui représentent une somme de $25,000,000 et qui ne sont aucunement garanties par la valeur réelle de la nouvelle ligne.

En sixième lieu, le gouvernement a eu tort d'assumer toutes les responsabilités et d'abandonner tous les avantages à une compagnie qui ne déboursera rien pour la construction de ce chemin de fer.

En septième lieu, le gouvernement a tort de prodiguer sans profit les richesses du pays au détriment de nos autres voies et moyens de transport.

En huitième lieu—et c'est là la plus funeste conséquence que produira ce contrat, —le gouvernement a tort d'imposer au pays une entreprise qui est de nature à étouffer la volonté du peuple en retardant d'une centaine d'années la nationalisation de nos chemins de fer.

En parlant sur cette question, M. l'Orateur, je n'ai fait qu'obéir à un devoir. Je crois représenter ici les meilleurs intérêts du pays. Je dois bientôt rendre compte de ma conduite parlementaire à mes électeurs et je crois qu'en demandant, comme je l'ai fait, que l'Etat prenne possession de nos voies ferrées et que le gouvernement remette ce projet à l'étude, je remplis les vœux de mes commettants.

Le gouvernement actuel—je l'ai dit l'an dernier et je le répète—ne peut nous indiquer une seule entreprise véritablement grande qu'il ait exécutée ou tenté d'exécuter depuis qu'il est au pouvoir, mais c'est

aujourd'hui en train de s'élever un mausolée politique et j'espère qu'il réussira.

M. T. I. THOMSON (Grey-nord) : Le fait que le gouvernement ne peut trouver un orateur pour répondre aux arguments de de l'honorable député de Prince-est (M. Lefurgey) prouve l'une de ces deux choses: ou qu'il ne jouit pas du cordial appui de ses partisans sur cette question, ou que ces derniers sont très indifférents au sort de cette proposition qui est pourtant l'une des plus importantes dont le parlement ait été saisi depuis un grand nombre d'années.

J'ai eu l'occasion de parler sur le projet au cours de la dernière session et je vous promets d'être très bref. Pendant les vacances parlementaires, j'ai eu le plaisir de causer avec un grand nombre de mes commettants et, de tous côtés, on a exprimé l'opinion que, s'il est du devoir du gouvernement de construire un autre transcontinental, il est aussi de son devoir de l'exploiter lui-même dans l'intérêt public. Je prétends que rien ne nous oblige à construire une autre voie ferrée et d'en confier l'exploitation à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique qui règlementera les tarifs et encaissera les profits.

Pour amener la confédération des provinces, le peuple canadien s'est imposé de lourdes charges. Nous avons construit l'Intercolonial au coût énorme de 70 millions de dollars afin de relier ensemble les provinces maritimes. C'était là l'une des conditions du pact fédératif. Plus tard, afin de relier ensemble les provinces de l'ouest et racheter la parole que nous avions donnée à la Colombie Anglaise lorsqu'elle est entrée dans la Confédération, nous avons accordé de grosses subventions à la Compagnie du chemin de fer du Pacifique. En faisant ces dépenses nous avions un autre but—et un but très important— c'était de retenir ici nos jeunes gens qui, incapables de se tailler un domaine dans l'Ontario occidental, prenaient la route du Kansas et du Dakota. En accordant de généreuses subventions au chemin de fer Canadien du Pacifique, non seulement nous exécutions une des clauses de l'acte de la confédération, mais encore nous ouvrions à la colonisation nos vastes territoires de l'ouest. Vous pouvez aujourd'hui traverser le Canada, du Pacifique à l'Atlantique, sans toucher le sol des Etats-Unis.

A la dernière session, en saisissant la Chambre de ce projet de loi, le premier ministre a dit que l'une des plus grandes raisons qui militaient en faveur de cette entreprise, c'était la crainte de voir les Américains adopter les traités relatifs aux marchandises transportées en transit. Nous avons construit un chemin de fer qui va d'un océan à l'autre; nous avons l'Intercolonial qui s'étend depuis l'Atlantique jusqu'à Québec et à Montréal, nous avons le chemin de fer Canadien du Pacifique entre l'océan du Pacifique et Montréal et Québec; en hiver

nous avons les ports de Saint-Jean et de Halifax, et en été nous avons ceux de Québec et de Montréal, et je ne vois pas comment on pourrait anéantir le commerce canadien en abolissant le privilège de l'expédition en transit qui existe pour le Canada et les Etats-Unis. Sans doute que l'abrogation de ces traités nous causerait de nombreux inconvénients, mais la situation de nos voisins serait encore pire que la nôtre.

Après les immenses sacrifices que le pays s'est imposés, il est extraordinaire que l'on vienne nous demander aujourd'hui, dans des conditions qui ne sont certainement pas celles qui existaient autrefois, de dépenser 170 millions pour construire un autre transcontinental dont on fera cadeau au Grand-Tronc-Pacifique.

Au point de vue financier, la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique a été une belle opération. La compagnie a toujours payé l'intérêt de ses obligations privilégiées, et, depuis plusieurs années, elle verse à ses actionnaires un dividende de 4 à 5 pour cent sur ses obligations ordinaires. De fait, c'est la plus belle opération financière qui ait jamais été faite au Canada. Si le chemin de fer Canadien du Pacifique, qui a reçu de généreuses subventions de l'Etat, a atteint un tel degré de prospérité, bien qu'il ait été construit à travers un pays neuf et qu'il ait dû pour ainsi dire, créer son propre trafic, n'est-il pas déraisonnable de nous demander aujourd'hui de construire à nos frais un autre transcontinental dont l'exploitation ne manquera pas d'être profitable, si l'on choisit le meilleur tracé et si l'on adopte les meilleures méthodes de constructions.

Je suis convaincu que le contribuable canadien est fatigué des fardeaux qu'on lui met sur les épaules afin de subventionner de nouvelles voies ferrées.

Durant leurs dix-huit années d'opposition, les messieurs qui occupent aujourd'hui les bancs du trésor étaient pleins de sollicitude pour les cultivateurs. L'un des plus chauds défenseurs de la classe agricole était le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright). Je ne le vois pas à son siège. La sollicitude se reporte aujourd'hui sur une autre classe de notre population. Nous le voyons pleurer comme Alexandre le Grand—oui pleurer, mais pour une autre cause—parce qu'il n'a pas plus de parents à placer dans les administrations publiques.

Quelques privilégiés se sont enrichis aux dépens de la masse en lançant et en construisant des chemins de fer. Après avoir accordé une charte, le parlement vote une subvention, et les gouvernements provinciaux en font autant. Les municipalités que la nouvelle voie ferrée doit traverser emboîtent le pas. De ces deux sources, les promoteurs de l'entreprise retirent assez d'argent pour construire la ligne. Ensuite, ils hypothèquent le chemin ou émettent des obligations jusqu'à concurrence du coût de construction. Tout homme raisonnable croirait qu'ils ont réalisé assez de profits pour apaiser leurs appétits voraces ; mais il n'en est rien. Il leur reste une autre carte à jouer ; l'émission d'obligations pour la moitié ou les deux tiers du coût total de la voie ferrée. Le chemin de fer se trouve ainsi grevé d'une dette deux fois plus élevée que le coût de la construction. Après cela, le cultivateur ne pourra obtenir une réduction de tarifs que lorsque le capital énormément majoré pourra produire de bons dividendes.

Il n'est pas étonnant que les cultivateurs canadiens soient mécontents du gouvernement actuel. Ils seront appelés à payer la plus grande partie des subventions qui ont été votées au cours de la dernière session ; $10,000,000 pour l'industrie de l'acier ; $2,500,000 pour l'industrie du plomb et $150,000 pour l'industrie de la ficelle d'engerbage. En outre le parlement a voté dix millions et demi de dollars pour venir en aide à des entreprises de chemins de fer, surtout dans la province de Québec et les provinces maritimes. Il faut ajouter tout cela aux cent soixante-dix millions que coûtera le nouveau transcontinental, que l'on va donner à la Compagnie du Grand Tronc.

J'aime à croire, M. l'Orateur, que vous comprenez la gravité de cet état de choses et que vous devinez l'attitude que les cultivateurs vont prendre aux prochaines élections. C'est alors que le gouvernement regrettera de s'être lancé aussi précipitamment dans une entreprise de cette nature.

Nos responsabilités ne finissent pas là. En vertu de ce contrat, nous nous chargeons de faire pendant les cinquante prochaines années, toutes les améliorations d'une nature permanente sur la division de l'est ; ce qui, d'après les experts en ces matières, représente une somme encore plus élevée que le coût de la construction primitive.

Voici ce que porte l'article 16 :

> Advenant le cas où le gouvernement, après le parachèvement de la dite division de l'est et la prise de possession d'icelle par la compagnie aux termes du bail qui lui en aura été consenti ou à toute époque ultérieure pendant la durée du dit bail, jugerait nécessaire de faire quelque dépense pour améliorer la dite division, remplacer les construction par d'autres plus modernes, ou pour d'autres fins imputables au compte du capital pour des améliorations, et non comprises dans la catégorie des frais généraux.

Ainsi, le gouvernement se charge de faire, sur la division de l'est, dont la longueur sera de plus de 1,900 milles, pendant les prochaines cinquante années, toutes les constructions d'une nature permanente ; et les experts en ces matières déclarent que le coût des améliorations ainsi faites pendant les quinze années qui suivront la construction sera aussi élevé que le coût de cette dernière. Pour s'en rendre compte, il suffit de remarquer les grands changements qui se sont opérés dans le domaine des chemins de fer depuis quelques années. Vous avez aujourd'hui des voitures qui peuvent transporter 20,000 livres et 80,000 livres, lorsqu'il

y a quelques années, le chargement ordinaire était de 10,000 livres. Les locomotives sont énormes; autrefois des rails de 50 ou 60 livres suffisaient, tandis qu'aujourd'hui le poids doit en être de 90 à 100 livres. Après avoir renouvelé votre matériel roulant et votre voie vous constaterez que vos ponts ne sont pas assez forts pour supporter vos pesantes voitures et vos locomotives monstres, et vous serez obligé de les refaire.

Autant dire qu'il faudra virtuellement reconstruire le chemin dans l'espace de ces quinze années. Que les honorables membres de la droite y regardent bien et ils verront que l'avis des experts en ces matières est parfaitement vrai et bien fondé.

En ma qualité de représentant de Grey-nord, je vous demanderai, M. l'Orateur, quels avantages cette ligne procurera à mes commettants ?

L'entreprise grevera chaque township du comté de Grey-nord d'une dette de $80,000 à $100,000 et chaque cent acres de terre d'une dette de $128. D'un autre côté, si cette voie ferrée peut transporter le grain, la farine, etc., aux prix que l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) nous a donnés l'an dernier, lorsqu'il s'est posé comme le champion attitré du gouvernement en cette matière, le commerce des ports de Owen-Sound, de Meaford et des autres ports de la baie Georgienne en souffrira. Le vaste trafic de ces ports prendra une autre route et se dirigera vers l'océan en passant 300 milles plus au nord. Les 600 mariniers d'Owen-Sound n'auront plus de travail et les nombreux intérêts greffés sur la grande industrie maritime de ce port seront sacrifiés. La prospérité et le développement de cette ville s'arrêtant, les agriculteurs des environs perdront le marché avantageux qu'ils ont aujourd'hui. Je puis dire la même chose de Meaford.

D'un autre côté, si la division de l'est au lieu d'être une source de profits est une source de pertes, la population de Grey-nord n'en sera pas moins obligée de payer ces $800,000. A quelque point de vue que je me place pour envisager cette mesure, je la trouve contraire aux meilleurs intérêts du comté que j'ai l'honneur de représenter.

Une chose étrange, c'est la divergence d'opinion qui existe entre les ministres au sujet du coût de cette voie ferrée. L'estimation de l'ancien ministre des Chemins de fer est de 129 millions, mais elle a été faite avant les modifications que l'on a apportées au contrat. Quelques amis du gouvernement estiment que l'entreprise coûtera de 80 à 100 millions. Mais la plus extraordinaire déclaration est tombée des lèvres du premier ministre. Voici comment s'est exprimé le chef du gouvernement. (Débats de 1903, p. 2924, v. f.):

> Le gouvernement aura à payer en tout par rapport à la construction de cette ligne depuis Moncton jusqu'au littoral du Pacifique, environ 12 ou 13 millions de dollars, et pas un sou de plus.

M. THOMSON.

Lorsque le premier ministre a prononcé ces paroles, j'ai vu sourire les membres de l'opposition, et je leur en ai demandé la raison. Ils m'ont répondu : ' Oh, vous êtes un jeune député et vous ne connaissez pas encore le premier ministre." J'ai alors pensé que si les membres de l'opposition connaissaient le premier ministre, le peuple lui, ne le connaissait pas.

A en juger par la déclaration qu'il a faite au sujet du coût de cette voie ferrée, son jugement en ces matières est sujet à caution. Le manque de précision dont a fait preuve le premier ministre, en nous donnant ces chiffres me rappelle la petite histoire d'un inspecteur d'école examinant un élève sur l'arithmétique. Supposons que je prête à votre père $100 à $5 pour 100 d'intérêt et qu'ils s'engage à me payer $50 et les intérêts au bout de six mois, combien me devra-t-il encore ? L'enfant répondit : Il vous devra encore $100 et les intérêts. Mais non, petit âne, j'ai dit que votre père m'avait payé $50 plus les intérêts au bout de six mois. Oui, c'est bien le problème que vous venez de poser, mais vous ne connaissez pas mon père.

De même, M. l'Orateur, le peuple canadien ne connaît pas le premier ministre. Au sujet du coût de l'entreprise, je préfère vous donner l'estimation du chef de l'opposition. Je la prends à la page 73 des Débats de 1904 (édition révisée). Je demande à la Chambre la permission de l'insérer dans les " Débats " sans vous la lire au long, car je ne voudrais pas abuser de votre patience.

Voici cette estimation :

Je fais le calcul suivant :—

Construction de la voie ferrée entre Moncton et Winnipeg, 1,875 milles au prix modéré de $40,000 par mille.	$75,000,000
En supposant que le chemin soit construit en 8 ans, il y aura en moyenne 4 ans au moins d'intérêt simple à 3 p.c. à payer pendant la construction ou $2,250,000 par année pendant 4 ans....	$9,000,000
	$84,.000,000

Dans cette estimation, je suppose que l'argent pourra être prélevé au moyen d'obligations à 3 pour 100, au pair—mais si elles se vendent à 90 et le ministre des Finances a avoué qu'elles ne se vendraient pas au pair, on obtiendra le résultat suivant :

Pour prélever $75,000,000 à 90 p.c., coût de 1,875 milles..	83,333,334
Quatre ans d'intérêt simple pendant la construction, à 3 p.c., $2,500,000 annuellement pendant 4 ans..	$10,000,000
	$93,333,334
En estimant le coût du chemin terminé à..	$84,000,000
Il faut ajouter sept ans d'intérêt (non composé) à partir du parachèvement, période pendant laquelle le Grand-Tronc-Pacifique ne paiera pas de loyer..	$17,640,000
	$101,640,000

Trois autres années d'intérêt (non composé) pendant lesquelles aucun loyer n'est exigible..	$9,147,600
	$110,787,600
Mais, comme expliqué ci-dessus, si les garanties sont placées à 90, au lieu du pair, le chemin coûtera....	$93,333,334
Sept ans d'intérêt (non composé) après parachèvement..	$19,600,000
	$112,933,334
Trois autres années d'intérêt (non composé) pendant lesquelles aucun loyer n'est exigible..	$10,164,000
	$123,097,334

PONT DE QUEBEC.

(Débats, page 14831, article 6.)

Obligations émises par le gouvernement, mensuellement, au pair et à mesure que les travaux avanceront, le pont devant être terminé le 1er décembre 1906..	$6,678,200
Dix-huit mois d'intérêt à 3 p.c., pour la moitié de la période, de déc. 1903 à déc. 1906, la durée des travaux..	$300,519
	$6,978,719

Le coût de la section de l'est, y compris le pont de Québec, sera donc comme suit :

Si les garanties portant 3 p.c. d'intérêt sont placées au pair, nos obligations relatives au chemin entre Moncton et Winnipeg, seront de	$110,787,600
Nos obligations relatives au pont de Québec, seront de..	$6,978,719
	$117,766,319
Si nos garanties portant 3 p.c. d'intérêt ne rapportent pas plus de 90 p.c., déduction faite des frais et commissions, nos obligations relatives au chemin de Moncton à Winnipeg, seront de..	$123,097,334
Pont de Québec..	$6,978,719
	$130,076,053

Cela ne comprend pas l'intérêt sur les vingt paiements semestriels des intérêts que le gouvernement aura à payer pendant les dix ans pendant lesquels le Grand-Tronc-Pacifique ne paiera pas de loyer.

Cela ne comprend pas non plus les $18,850,000 que, d'après les calculs de M. Blair, nous perdrons pendant les 40 années pendant lesquelles nous ne recevrons que 3 pour 100 du Grand-Tronc-Pacifique pendant que nous aurons, en toute probabilité, à payer au moins 3½ pour 100 sur l'argent que nous aurons emprunté pour construire le chemin.

Mais nos obligations ne s'arrêteront pas encore là. Au coût total de la section est, et du pont, qu'il soit de $117,000,000 ou de $130,000,000, il faut encore ajouter les obligations que nous assumons pour la section des prairies et la section des montagnes.

Sur 1,000 milles de chemin de fer dans la section des prairies, l'Etat garantit un intérêt de 3 pour 100 jusqu'à concurrence de $13,000 par mille. Pour les 1,000 milles, cela fait $13,000,000.

Sur les 500 milles de chemin de fer dans la section des montagnes, l'Etat garantit des obligations à 3 pour 100, jusqu'à concurrence des trois quarts du coût total de la construction, y compris les intérêts tant que dureront les travaux et l'escompte sur la vente des obligations. Le président du Grand Tronc estime le tout à $50,000 par mille.

500 milles à $50,000 par mille..	$25,000,000
Intérêt à 3 p.c., pendant quatre ans, sur le coût total, pendant la moitié de la durée des travaux..	$3,000,000
	$28,000,000
Soixante-quinze pour cent de la somme ci-dessus, garantis par l'Etat, pour la construction de la section des montagnes..	$21,000,000
Le gouvernement s'engage à payer l'intérêt sur ces obligations pendant sept ans, soit $360,000 par année pendant 7 ans..	$4,410,000
	$25,410,000
Obligations placées à 90 p.c., pour prélever les sommes ci-dessus....	$31,000,000
75 p.c., de cette somme, garantis par l'Etat, pour la construction de la section des montagnes..	$23,250,000
Le gouvernement s'engage à payer l'intérêt sur ces obligations pendant 7 ans, c'est-à-dire, $697,500, pendant sept ans..	$4,882,500
	$28,132,250

RESUME DES OBLIGATIONS.

Si les obligations à 3 p.c. sont placées au pair :—

Section est et pont de Québec.. ..	$117,750,000
Section des prairies..	13,000,000
Section des montagnes..	25,000,000
	$155,750,000

Si les obligations à 3 p.c. sont placées à 90 pour 100 :—

Section est et pont de Québec.. ..	$130,000,000
Section des prairies..	13,000,000
Section des montagnes..	28,000,000
	$171,000,000

Donc, si les obligations portant 3 pour 100 d'intérêt sont placées au pair, la section est et le pont de Québec coûteront $117,750,000 ; la section des prairies $13,000,000 et la section des montagnes $25,000,000 ; soit un total de $155,750,-00. Si les obligations portant 3 pour 100 d'intérêt sont placées à 90, la section est et le pont de Québec coûteront $130,000,000, la section des prairies $13,000,000, et la section des montagnes, $28,000,000, soit un total de $171,000,000.

Comme on le voit, le chef de l'opposition estime que le coût du nouveau transcontinental sera de 170 millions de dollars. Permettez-moi d'appeler votre attention sur ce chiffre. Cent soixante dix millions en or ne pèsent pas moins de 708,333 livres ou 354 tonnes. Il faudrait un convoi composé de trente-six wagons d'une capacité de dix tonnes chacun pour transporter un pareil monceau d'or et le train mesurerait un demi-mille de long. Convertie en billets d'un dollar que l'on rangerait à la suite les uns des autres, cette somme fournirait un ruban de 18.400 milles. Il faut six billets d'un dollar pour couvrir un pied. Trente-six wagons portant dix tonnes d'or chacun, voilà le cadeau que

l'on forcer veut le peuple canadien à donner à la Compagnie du Grand Tronc.

Nous nous lançons dans des dépenses énormes. A la réunion des actionnaires du Grand Tronc, tenue à Londres le 8 mars 1904, sir Rivers-Wilson disait que la compagnie venait de former un contrat de société avec le gouvernement canadien et qu'elle ne s'engageait à verser dans la cause sociale que 15 millions de dollars. Voici ses paroles :

Si vous avez bien retenu les chiffres que je viens de vous donner, vous constaterez que, pour les deux divisions de la nouvelle ligne les obligations que nous donnons en garantie s'élevèrent à la somme de £2,968,000 sans compter les intérêts annuels qui seront de £118,720. Mais les responsabilités que nous assumons au sujet des intérêts—et elles sont relativement de peu d'importance—ne sont pas de nature à nous effrayer, car nous ne serons pas appelés à y faire face avant l'expiration des huit années qui sont accordées pour la construction de la voie. Pendant cette période, les intérêts des sommes dépensées pour construire le chemin seront portés au compte du capital. Voilà toute la responsabilité que le Grand Tronc assume. J'espère que mes explications dissiperont les craintes qui ont pu naître et dont se sont fait l'écho quelques critiques qui avaient insuffisamment étudié la question ou qui n'avaient pas bien compris les clauses des contrats que nous avons signés.

Voilà une société dans laquelle la mise du Canada est de 170 millions et celle du Grand Tronc de 15 millions. Et c'est le Grand Tronc qui sera propriétaire de la ligne, règlera les tarifs et encaissera tous les profits. Je ne crois pas que le pays approuve un pareil contrat de société.

La politique que préconise l'opposition, c'est de prolonger l'Intercolonial jusqu'à l'océan Pacifique. Cette extension du réseau de l'Etat nous coûterait 50 millions de moins que l'exécution du projet ministériel. Le pays serait propriétaire du chemin, en réglementerait les tarifs et l'exploitation dans les intérêts du peuple canadien.

L'honorable député d'Essex-sud (M. Cowan) nous a donné un extrait d'un discours prononcé par sir John Macdonald, il y a 34 ans, pour nous prouver que l'exploitation des chemins de fer par l'Etat avait ses inconvénients. Comme Rip Van Winkle mon honorable ami dort depuis 34 ans et il ne s'est pas rendu compte du grand changement qui s'est opéré depuis un certain temps dans l'esprit de nos hommes publics au sujet de cette question. Aujourd'hui, M. l'Orateur, nous voyons non seulement au Canada mais aussi en Europe, des corporations municipales, des cités et des villes, exploiter elles-mêmes des services publics et se substituer aux compagnies libres. La cité de Glasgow nous a démontré ce que l'on peut faire, sous ce rapport, dans les intérêts du peuple. La ville d'Owen-Sound où je demeure exploite elle-même un aqueduc qui lui appartient, fournit à ses habitants l'éclairage à l'électricité et au gaz et a refusé de confier à une compagnie ou à des particuliers son réseau de tramways électriques.

En France, en Australie et en d'autres pays nous voyons l'Etat propriétaire de voies ferrées et les exploiter lui-même dans les intérêts du public. Nous vivons dans un âge de progrès et le peuple ne veut pas, lorsque la chose est possible, que les services publics soient en d'autres mains que les siennes. Le jour n'est pas très éloigné où le peuple canadien demandera que l'Etat s'empare de nos chemins de fer et les administre lui-même tout comme il fait aujourd'hui pour nos canaux et nos cours d'eau.

Je nie au gouvernement le droit de nous imposer ce projet, tant qu'il n'aura pas fait approuver sa politique par le corps électoral Au cours des élections de 1900, aucune mention n'a été faite de cette entreprise et depuis que l'on a saisi les Chambres de cette mesure, chaque fois que le peuple a été appelé à se prononcer, il l'a condamnée. Est-il raisonnable d'imposer une dépense de 170 millions de dollars à un pays dont les recettes annuelles, provenant des douanes et de l'accise, s'élèvent à 19 millions, sans avoir, au préalable, consulté le pays.

Le gouvernement actuel a inauguré, depuis qu'il est au pouvoir, des méthodes d'administration assez bizarres. Le contrat relatif au chemin de fer du Yukon et en vertu duquel on donnait quatre millions d'acres de terrains aurifères les plus riches du monde, a été signé quelques semaines avant la rentrée des Chambres. On ne s'était même pas donné la peine de consulter les représentants du peuple avant d'adjuger l'entreprise. Quelques années après, cependant, le gouvernement refusait d'envoyer un contingent de troupes canadiennes dans l'Afrique australe parce que le parlement ne l'avait pas autorisé à le faire. Il semblerait que le gouvernement actuel a plus souvent recours aux expédients qu'aux précédents et aux véritables principes constitutionnels.

M. l'Orateur, je voterai contre le projet ministériel, parce que je le crois contraire aux intérêts de mon comté et de mon pays. Je ne veux pas que l'on charge le peuple canadien d'une dette de 170 millions de dollars pour favoriser la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. S'il est nécessaire d'établir une autre ligne transcontinentale, que l'on prolonge l'Intercolonial de Montréal à Fort-Simpson et que l'Etat l'exploite dans les meilleurs intérêts du peuple canadien.

M. SAMUEL BARKER : Je propose que le débat soit ajourné.

La motion est adoptée et le débat est ajourné.

Le MINISTRE DES FINANCES (l'honorable M. Fielding) : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée et la séance est levée à onze heures et vingt minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, 20 avril 1904.

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

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 70) relatif à la Compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique.—M. Douglas.

Bill (n° 71) relatif à la Compagnie de chemin de fer Ottawa-Brockville et Saint-Laurent.—M. Logan.

INTERPELLATIONS.

PESAGE DU BEURRE ET DU FROMAGE.

M. POPE, par M. Taylor :

1. Une commission a-t-elle été nommée pour faire une enquête sur le pesage du beurre et du fromage ?
2. Dans l'affirmative, quand a-t-elle été nommée, et quelles sont les personnes qui formaient la commission ?
3. En quels endroits, s'il en est, la dite commission a-t-elle siégé ?
4. A-t-elle entendu des témoignages, et des reporters ou des représentants de journaux ont-ils été admis aux séances ?
5. La commission a-t-elle fait un rapport ? Dans la négative, quelle en est la raison ?
6. A la demande de qui la commission a-t-elle été nommée ?

Sir RICHARD CARTWRIGHT (ministre du Commerce) :

1. Oui.
2. La commission est en date du 7 décembre 1901. M. W. G. Parmelee, sous-ministre du Commerc est la personne qui a été nommée.
3. Des séances ont été tenues à Montréal, Saint-Hyacinthe, Victoriaville, Brockville et Cowansville.
4. Des témoignages ont été entendus. Des reporters et représentants de journaux ont été présents aux séances de Montréal. Il ne s'en est pas présenté aux autres séances.
5. Oui.
6. La commission a été nommée en conséquence de nombreuses plaintes faites au gouvernement relativement au pesage du beurre et du fromage.

COMITE DES COMPTES PUBLICS.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Avant que nous prenions l'ordre du jour, je désire suggérer au gouvernement l'opportunité de convoquer sous peu une réunion du comté des comptes publics.

Sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : J'en ferai l'observation au président du comité en question.

GRAND-TRONC-PACIFIQUE — CORRESPONDANCE.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Avant que nous passions à l'ordre du jour, j'aimerais à savoir s'il existe entre le gouvernement d'une part, et la Compagnie du Grand Tronc, ou celle du Grand-Tronc-Pacifique, de l'autre, quelque correspondance, non encore produite, relativement au projet de chemin de fer transcontinental ; ou autres papiers ou documents, non encore produits, relativement à ce projet, ou à des négotiations avec ces compagnies, ou l'une d'elles.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : En ce qui est de la correspondance avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, je dois informer mon honorable ami (M. R. L. Borden) qu'il n'en existe pas qui n'ait été produite.

GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La Chambre reprend la discussion de la motion de sir Wilfrid Laurier,—Que M. l'Orateur quitte maintenant le fauteuil pour que la Chambre se forme en comité général sur certaine résolution concernant la ratification du contrat entre Sa Majesté le Roi et la Compagnie dite " The Grand Trunk Pacific Railway Company " en date du 8 mars 1904, etc., etc.,—et de l'amendement de M. Borden (Halifax).

M. S. BARKER (Hamilton) : M. l'Orateur, avant d'aborder l'examen du projet de résolutions, je désire répondre brièvement à la critique de l'honorable député d'Haldimand (M. A. T. Thompson), au cours de laquelle il a attaqué si vigoureusement l'état financier soumis par l'honorable chef de l'opposition. L'honorable député d'Haldimand s'est montré tellement sûr de ses chiffres, tellement convaincu de l'exactitude des renseignements qu'il possédait sur le sujet à l'examen, ses constations ont provoqué tant d'applaudissements, non seulement de la part des ministres, mais de celle de leurs partisans, qu'il est assurément à propos de les discuter. L'honorable député paraît n'avoir pas remarqué, ou n'avoir pas bien saisi, quel était le but de l'honorable chef de l'opposition en soumettant un état de toutes les obligations dont le pays se charge par rapport à ce chemin de fer transcontinental. Son intention était de montrer du doigt la somme totale des obligations que le pays contracte soit sous forme de paiements directs, ou sous forme de garanties ; de mettre cette somme totale en regard des obligations relativement peu importantes contractées par la Compagnie du Grand Tronc et de cette manière, faire comprendre au peuple canadien que, dans ces conditions, le pays agirait sagement en assumant toute la responsabilité et retenant la propriété du chemin. Je m'en vais tout d'abord m'occuper de l'item de $15,250,000, que l'honorable chef de l'opposition avait compris dans son estimation comme représentant, d'après son calcul, la perte sur la vente des obligations de 50 ans, à 3 pour 100, payable semestriellement, et que l'honorable député d'Haldimand a rayé du tableau. Il a supposé évidemment que ces obligations de 3 pour 100

se vendraient au pair, et que, par conséquent, l'escompte inclus dans les charges par l'honorable chef de l'opposition devrait en être retranchée. Quant à cette question de savoir si le 3 pour 100 se vendra au pair, qu'on me permette de citer la correspondance avec la Compagnie du Grand Tronc produite par le gouvernement. Nous y trouvons entre autres déclarations faites au gouvernement par le Grand Tronc, ceci :

Attendre que les obligations de 3 pour 100 émises par la compagnie et garanties par le gouvernement ne se vendront pas au pair——

L'honorable député (M. A. T. Thompson), lui, regarde comme admis qu'elles se vendront au pair. Voici les paroles dont s'est servi son chef, le très honorable premier ministre, et que je trouve rapportées à la page 729 des " Débats " :

Il est admis que, même en étant garanties par le gouvernement canadien dont le crédit est aussi bon que celui de n'importe quel autre gouvernement, ces obligations ne sauraient être vendues qu'avec un fort escompte. C'est pourquoi l'Etat s'est engagé à combler l'écart qui existera entre le prix de vente des obligations et leur valeur au pair. Comment s'y prendra-t-il ? Nous ne saurions le dire dans le moment.

Ces deux citations, je pense, font justice de la désinvolture avec laquelle l'honorable député d'Haldimand a biffé de l'état des charges cette bagatelle de $15,250,000. Mais, M. l'Orateur, afin de mieux juger de la justese de l'argument présenté par l'honorable chef de l'opposition, j'ai fait faire le calcul de la différence dans la valeur marchande des obligations à 3 pour 100 et des mêmes obligations en vue d'en retirer 4 pour 100. En effet, sir Charles Rivers-Wilson, en établissant pour ses actionnaires le montant de leur garantie, a fait le calcul à 4 pour 100. J'ai une haute idée de l'honorable député d'Haldimand et de ses aptitudes financières, ainsi que de son jugement quant au prix probable de vente de ces obligations en Angleterre. Mais j'ai une idée encore plus haute du jugement à cet égard du président de la Compagnie du Grand Tronc. Ce monsieur avait à ses côtés son vice-président, membre très distingué de la Bourse de Londres, et dont la compétence en ces sortes de questions n'est pas surpassée. Il avait à ses côtés des banquiers en vue de Londres, ses co-directeurs, et en faisant connaître aux actionnaires du Grand Tronc l'importance des obligations dont ils allaient se charger, sir Charles, tout désireux qu'il fût de présenter l'affaire sous son jour le plus favorable, se vit dans la nécessité de reconnaître qu'il faudrait déduire 4 pour 100 de la valeur au pair des obligations assumées par le Grand Tronc. En vue de déterminer la valeur correspondante d'obligations de 3 pour 100, dans ces circonstances, j'ai fait faire un calcul, et je trouve que pour assurer 4 pour 100 d'intérêt sur le capital engagé, la valeur des obligations de 3 pour 100 payable semestriellement doit être fixée à 79.16. Si vous faites l'intérêt de 4 pour 100 payable annuellement, la valeur des obligations tombe à 78.45. En chiffres ronds, la valeur de ces obligations serait donc de 80 ; et l'honorable chef de l'opposition s'est assurément montré très raisonnable en la fixant à 90. C'est là le point de départ de l'argumentation de l'honorable député d'Haldimand. C'est à la Chambre et au pays de juger s'il a raison ou si l'on doit accepter de préférence l'opinion de sir Charles Rivers-Wilson, la déclaration du très honorable premier ministre et le résultat d'un calcul d'actuaire. Quelle a été à cet égard l'attitude de l'honorable chef de l'opposition ? Il a sincèrement et franchement déclaré à la Chambre que si les obligations se vendaient au pair, la dépense totale pour le pays serait de $155,000,000. Il a soumis à la Chambre l'alternative d'une dépense de $155,000,000, dans le cas où les obligations se vendraient au pair, et d'une dépense de $171,000,000, dans le cas où elles se vendraient à 90.

L'argument suivant présenté par l'honorable député d'Haldimand a trait au prix de revient de la section des montagnes, $25,000,000, qu'il retranche. Cette idée peut lui avoir été suggéré par l'admirable raisonnement du ministre de l'Intérieur ; peu importe le montant de la garantie, puisque ce n'est qu'une garantie. L'honorable député d'Haldimand a prétendu que c'était un peu la même chose que d'endosser le billet d'un millionnaire—et en apparence c'est bien le cas—et que la garantie ne tirait pas à conséquence. Pourtant, ces messieurs ne manquent pas de mentionner la garantie donnée par la compagnie, quand il s'agit d'énumérer les responsabilités énumérées par celle-ci. Ce qui paraissait absurde dans le cas d'une partie du contrat, semble très raisonnable dans le cas de l'autre. Ainsi, l'honorable député biffe d'un trait de sa plume $25,000,000. Le plus extraordinaire de l'affaire, c'est que les $25,000,000 avaient été divisées par le chef de l'opposition en deux parts, 75 pour 100, soit 18¾ millions allant à l'Etat et le quart soit 6¼ millions allant au Grand Tronc. Mais l'honorable député (M. A. T. Thompson) retranche les 25 millions tout entier du calcul de l'honorable chef de l'opposition.

L'honorable député d'Haldimand s'est beaucoup étendu sur les prétendues erreurs du chef de l'opposition. Il a déclaré qu'elles étaient monumentales ces erreurs, et il s'est servi d'expressions très fortes. A certains endroits il s'est montré très sarcastique Il a déclaré que mon honorable ami le chef de l'opposition avait montré son inaptitude à faire l'examen ou la critique d'opérations financières importantes. Apparemment c'est à l'honorable député d'Haldimand qu'on pourrait adresser ce compliment, car dès son premier pas, il commet une erreur de $6,250,000. Il ne pouvait répéter son erreur à l'occasion de la section des prairies, car dans ce cas le montant maximum de la garantie est déterminé d'avance; mais il biffe d'un trait toute la somme de $13,000,000 que l'Etat garantit sur cette section. Je le ré-

pète, on tient compte au Grand Tronc de chaque dollar qu'il garantit, comme si dans son cas c'était réellement une charge, tandis que ce n'en est pas une dans le cas du pays. D'autre part, la compagnie est bien dédommagée de cette garantie qu'elle donne: elle va recevoir pour $45,000,000 d'actions en compensation de sa garantie. Et le pays, que va-t-il retirer ? Il va garantir toute cette somme sans recevoir un seul dollar de compensation sous forme d'actions; et pourtant, l'honorable député ne veut pas que cette garantie soit considérée comme une obligation. Puis vient l'item de $15,739,000 que l'honorable député retranche comme excessif de l'estimation du prix de revient de la division de l'est par le chef de la gauche. Il juge que $31,000 par mille représente la juste moyenne du prix de construction de cette partie du chemin. Nous avons eu de merveilleux rapports d'explorations. D'après l'honorable ministre de l'Intérieur, nous avons eu le rapport complet de la topographie de la division de l'est, de Winnipeg à la ligne frontière séparant l'Ontario de Québec. J'y reviendrai tout à l'heure quand je ferai la critique du discours de l'honorable ministre. Mais l'honorable député d'Haldimand sait exactement combien la division de l'est va coûter,—quelque $31,000 par mille au lieu de $40,000, —et il retranche $15,739,000 de l'estimation soumise par mon honorable ami le chef de l'opposition.

Voici comment je suis porté à juger de la justesse des calculs faits par ces honorables députés de la droite. Lors de la dernière session, ces messieurs étaient convaincus que la section des montagnes de la division de l'ouest ne coûterait que $40,000 par mille. Ils se reposaient sur l'opinion de leur expert en matière de chemin de fer, l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton), que la maladie, je regrette de le dire, a retenu chez lui, toute cette session. Cet honorable député était bien certain que $40,000 par mille seraient plus qu'il n'en faudrait pour construire la section des montagnes. Or, nous avons aujourd'hui l'opinion de quelques experts qui sont portés aux nues par ces messieurs de la droite. Nous avons l'opinion de sir Charles Rivers-Wilson, doublé de son expert, M. Hays. Celui-ci a eu sous les yeux pendant des mois les anciens relevés topographiques du gouvernement canadien, les études premières de sir Sandford Fleming. Ces messieurs possèdent plus de renseignements au sujet de cette section des montagnes qu'au sujet d'aucun autre sur tout le parcours ; et après des mois et des mois d'étude, ils disent que la section des montagnes va coûter combien ? $50,000 par mille, plus l'intérêt durant la construction. Quand ces chiffres furent annoncés, un honorable député parla de faux rapport. Je n'attache pas grande importance à ce qu'on dit à ce sujet ; mais j'aimerais à citer un extrait du "Railway News", le journal le plus important sur le sujet des chemins de fer qui soit publié en Grande-Bretagne. Ce journal est le seul qui ait donné le rapport complet des délibérations à cette assemblée des actionnaires du Grand Tronc. Nous y trouvons ce que sir Rivers-Wilson a dit du prix de revient de la section des montagnes :

> Si nous supposons encore une fois que les 500 milles de la section des montagnes coûteront $50,000 par mille——

C'est la répétition de sa déclaration antérieure sur le même sujet.

> —ou $25,000,000, c'est-à-dire £5,000,000 en tout, le quart que la compagnie garantit sera de £1,250,000, et si nous ajoutons l'intérêt durant la construction, disons £150,000, nous arrivons à un total de £1,400,000, portant un intérêt annuel de £56,000.

Là, le président de la Compagnie du Grand Tronc ajoute à la somme de $50,000 par mille, l'intérêt pendant trois ans à 4 pour 100 et l'intérêt durant le temps de la construction, ce qui porte son estimation du coût de la construction de la section des montagnes à $56,000 par mille, au lieu de $40,000 déterminés avec tant de facilité par ces messieurs de la droite. Si l'honorable député d'Haldimand fait la même erreur au sujet du prix de revient de cette division de l'Est que l'honorable député de Norfolk-nord a fait l'année dernière au sujet du prix de revient de la division des montagnes, son estimation est de 40 pour cent. Si vous augmentez de 40 pour cent l'estimation de $31,000 par mille soumise par l'honorable député, vous obtenez le chiffre d'à peu près $43,000 par mille comme prix de revient de cette division de l'Est. Dès lors, je ne vois pas qu'il y ait beaucoup lieu, comme l'honorable député l'a fait, de réduire l'estimation du chef de la gauche. Puis, l'honorable député retranche $3,000,000 d'intérêt sur cet excédent d'estimation de la dépense sur cette division de l'Est. C'est le seul point sur lequel je sois d'accord avec lui ; car si vous retranchez les $15,000,000 comme excessifs, il vous faut en même temps retrancher l'intérêt. Mais d'un autre côté, si vous retenez les $15,000,000, vous devez aussi retenir les $3,000,000. L'article suivant a trait au pont de Québec. L'honorable député a prétendu que le chef de l'opposition aurait dû retrancher de son calcul $4,978,200. Il affirme que le ministre des Finances a fixé à $2,000,000 à peu près le montant dont il faut grossir le prix de revient du chemin de fer, par suite de la subvention accrue payable au pont de Québec, et c'est apparemment ce qui l'engage à réduire de $4,978,000 le montant de $6,978,000. Voyons exactement quel était l'arrangement. Le contrat avec la Compagnie du pont de Québec se trouve énoncé dans le chapitre 54 des statuts de la session dernière, volume 1. L'honorable député n'a pas pris la peine d'en consulter le texte, autrement il n'aurait pas déduit ces $4,978,000. Je reconnais bien, toutefois, que la somme de $6,978,000 portée à l'état de mon honorable ami le chef de l'opposition aurait pu être

réduite du million de dollars dont je vais parler. Voici le texte du contrat :

Et attendu que le gouvernement a accordé une subvention s'élevant à un million de piastres ($1,000,000) au plus pour la construction de ce pont, et qu'il a payé à la compagnie, à compte de cette subvention, la somme de trois cent soixante-quatorze mille trois cent cinquante-trois piastres ($374,353).

C'était là la convention quand le contrat à l'examen fut passé. Aux termes du contrat primitif, l'Etat s'engageait à payer $1,000,000, dont il n'avait avancé que $374,354. En vertu du nouvel arrangement, le reste du million est dégagé. Voici le texte :

Et attendu que la somme nécessaire pour parachever ledit pont et lesdites lignes de chemins de fer ainsi que pour pourvoir aux installations de têtes de lignes nécessaires et autres facilités, et pour payer le montant de la dette actuelle susmentionnée de la compagnie, est estimée à la somme de $6,866,882.

. . . . . .

La compagnie abandonne et quitte tout titre qu'elle peut avoir contre le gouvernement à quelque solde non encore payé, de ladite subvention de $1,000,000 accordée par le gouvernement du Canada comme susdit

Dès que la compagnie aura complété tous les arrangements mentionnés aux deux articles qui précèdent, et que le produit de ladite émission de $200,000 d'actions aura été touché en entier par la compagnie, la compagnie sera libre d'émettre des obligations, débentures ou autres valeurs, ainsi que stipulé ci-après, jusqu'à concurrence d'une somme n'excédant pas $6,678,200.

Lesdites obligations, débentures ou autres valeurs seront émises par la compagnie sur son crédit et sur la garantie de ses entreprises et de ses biens et sur les concessions, taxes, loyers et revenus de ces chefs, et constitueront la première charge les grevant, et seront garanties par une hypothèque ainsi qu'il est ci-après stipulé. Elles seront émises ainsi que ci-après prescrit et faites payables à cinquante ans de leur date et porteront intérêt au taux de trois pour cent par année, payable semi-annuellement et seront émises comme il est dit ci-après.

Observez la similitude remarquable entre les termes de cette garantie au sujet du pont, et ceux de la garantie relative aux autres parties de l'entreprise du chemin de fer.

Le gouvernement garantira le paiement du capital et de l'intérêt des obligations, débentures ou autres valeurs de la compagnie jusqu'à concurrence d'une somme n'excédant pas $6,678,200.

Suit une stipulation relative au paiement de l'intérêt sur cette somme durant la construction du pont. Cela formait en tout le montant déterminé par le chef de l'opposition par rapport à ce chemin de fer transcontinental, et la seule question douteuse est de savoir si l'honorable chef de la gauche aurait dû retrancher $1,000,000, ce qui aurait laissé près de $6,000,000 à porter au compte des obligations de la compagnie, au lieu des $2,000,000 fixés par l'honorable député (M. Thompson).

Voici maintenant une perle en fait de critique que nous présente l'honorable député d'Haldimand. Il retranche $9,147,600, parce que, dit-il, la division de l'Est pourra les gagner ; et si elle ne les gagne pas, ils devront être capitalisées, et par conséquent, il n'en faut pas tenir compte. Voici ses paroles :

Cette somme est comprise dans le prix de revient du chemin.

Ainsi donc, le gouvernement déboursant cette somme comme partie du prix de revient du chemin, elle ne doit pas être comprise, d'après l'honorable député, dans l'estimation de ce prix de revient. Mais cette somme est tout autant partie du prix de revient qu'aucune autre qui s'y trouve comprise, et pourtant l'honorable député (M. Thompson) la retranche. C'est un coup de maître de sa part ; encore un peu il aurait retranché l'estimation tout entière. Il est une autre critique de l'honorable député d'Haldimand que je me sens encore mieux fondé à rejeter, car cette fois il se trouve à contredire à la fois le chef de l'opposition et l'honorable M. Blair. Comme ces deux messieurs ne sont guère versés dans les questions de finance, la critique de l'honorable député d'Haldimand va être acceptée d emblée. M. Blair a fait voir qu'aux termes du contrat proposé par le gouvernement, l'Etat, abstraction faite des autres obligations qu'il contractait, devait perdre $18,000,000, en raison des mesures prises pour prélever le loyer payable par la Compagnie du Grand Tronc durant une période de quarante ans. C'est tellement clair qu'un écolier peut le comprendre. L'honorable député (M. Thompson) dit : Le chef de l'opposition fait double emploi ; il a commencé par déduire l'escompte sur les obligations, et le voilà maintenant qui ajoute $18,000,000 à l'intérêt. L'honorable député semble croire qu'une perte se trouve compensée par l'autre. Et ce qu'il y a de plus beau, c'est que l'honorable député, après avoir biffé de l'état du chef de la gauche l'escompte sur les obligations, en retranche également les $18,000,000. Le raisonnement de M. Blair quant à ces $18,000,000 est parfaitement simple et raisonnable, et je suis surpris que l'honorable député d'Haldimand ne l'ait pas saisi du premier coup. L'escompte sur les obligations est une perte sur la négociation première. Puis, à l'expiration des dix premières années du bail, le loyer sera exigible ; l'Etat a émis des obligations portant 3 pour 100, et il lui faut prélever les fonds pour solder l'intérêt tous les six mois sur ces obligations. L'Etat ne saurait laisser subsister aucun doute sur le marché quant à son intention de solder ces intérêts sur-le-champ ; tous les six mois il lui faut être prêt à faire face aux intérêts. Le Grand Tronc ne paiera son loyer qu'à l'expiration de l'année ; mais le gouverne-

ment, dès le 1er juillet, disons, devra se tenir prêt à payer une somme d'à peu près $1,620,000 en vue de solder l'intérêt payable semestriellement sur les olbigations. A la fin de l'année, le Grand Tronc remboursera exactement cette somme, mais l'Etat, dans l'intervalle, aura dû solder l'intérêt sur cette somme pendant six mois, intérêt que le Grand Tronc ne lui remettra pas. Aux termes de cette convention extraordinaire, imaginée probablement par le ministre des Finances, le gouvernement, tous les six mois, pendant quarante ans, devra prélever à la banque $1,620,000, en vue du loyer exigible dans le cours de l'année, et chaque fois, c'est une perte d'argent. Comme le disait M. Blair, vous ne pouvez faire des emprunts temporaires de cette nature, sans payer au moins 3½ pour cent d'intérêt, et votre perte au bout des quarante ans, se chiffre dans les $18,000,000. Mais l'honorable député (M. Thompson) déclare : Vous nous rognez aux deux bouts. J'ai remarqué que le premier ministre se pâmait d'aise pendant que l'honorable député d'Haldimand, de cette merveilleuse manière, ramenait l'estimation du prix de revient à ce qu'il appelait des chiffres acceptables. Son inspiration lui est venue du ministre de l'Intérieur. Celui-ci était d'avis que l'affaire n'était d'aucune importance ; que nous nous bornions à donner un peu d'assurance à des capitalistes vacillants d'Angleterre ; et que le montant que nous garantissions importait peu. Mais l'honorable député d'Haldimand a fait mieux encore : il s'est mis à retrancher l'intérêt sur le capital engagé, et il a été applaudi, en conséquence, par ses amis, en extase devant lui. Un ministre, cependant, ne paraissait pas aussi convaincu. J'observais le ministre des Finances, et si jamais l'anxiété fut peinte sur la figure de quelqu'un, elle l'était sur celle du ministre des Finances durant cette critique financière. Je me proposais de relancer l'honorable député (M. Thompson) dans quelques autres de ses déductions ; mais réellement, je ne crois pas que ce soit nécessaire.

Avant d'aborder l'examen des contrats, je voudrais dire quelques mots quant à deux questions au sujet desquelles la droite, apparemment, s'inquiète beaucoup. Il s'agit, en premier lieu, de l'attitude de la gauche sur la question de la nationalisation des chemins de fer, et, en second lieu, de notre opinion de la proposition faite à la Chambre par la Compagnie du Grand Tronc au nom de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

Quant à la question de la nationalisation des chemins de fer, elle est libre pour le moment. Elle est de la plus grande importance pour la pays, et, à mon avis, elle devrait restre libre jusqu'à ce qu'elle puisse être l'objet de l'examen impartial de l'électorat. Dans mon opinion, M. l'Orateur, le gouvernement a clairement tort de conclure un arrangement comme celui-ci qui ne peut qu'entraver et gêner la considération d'un sujet comme celui-ci. Cette raison seule suffirait pour m'engager à voter contre la ratification de ce contrat, que je repousse également à cause de ses défauts intrinsèques. S'il fallait choisir sur-le-champ entre le régime des chemin de fer d'Etat et cette convention, quelle que fût ma répugnance pour l'ingérence de l'Etat, je l'accepterais de préférence à cette injustice.

Quant au projet de la Compagnie du Grand Tronc, c'était le seul soumis à la Chambre jusqu'à la fin de juin ou au commencement de juillet dernier. D'un manière générale, la position du Grand Tronc, à cette époque, était celle-ci. Son réseau de chemin de fer couvrait les provinces d'Ontario et de Québec presque en entier, y desservant tous les centres de quelque importance. Au moyen de ses raccordements avec l'Intercolonial, il desservait aussi, dans une certaine mesure, les provinces maritimes. Le Grand Tronc souffrait surtout du manque de communications avec la grande zone de la culture du blé dans l'ouest. Il est vrai que, l'an dernier seulement, il reçut, par la voie fluviale, comme M. Hays l'a déclaré, 24,000,000 de boisseaux de grain du Far-West. Toutefois, il lui manquait une voie de communication par terre, et depuis dix-huit mois, la compagnie était à considérer les moyens d'améliorer sa position à cet égard. On craignait dans le pays que, si le Grand-Tronc pénétrait dans l'ouest sans être soumis à aucune restriction, le Canada n'eût à souffrir en raison de ce que cette compagnie avait fortement intérêt à détourner le commerce de notre pays vers Portland et autres ports des Etats-Unis. C'était là, d'une manière générale, la véritable position dans laquelle se trouvait la compagnie par rapport à la Chambre et au pays. Or, que fit la Compagnie du Grand-Tronc ? Après avoir pleinement considéré la question pendant dix-huit mois, comme M. Hays l'explique, la Compagnie du Grand-Tronc soumit un projet de loi à la Chambre. Elle proposa de construire un chemin de fer à partir de North-Bay ou de Gravenhurst, qui traverserait le Manitoba et aboutirait à l'océan Pacifique. C'était là, M. l'Orateur, si le pays avait voulu subventionner l'entreprise dans une mesure juste et raisonnable, une magnifique affaire pour le Grand-Tronc. La proposition aurait été également acceptable pour le gouvernement canadien, pourvu que la subvention eût été accordée à certaines conditions bien déterminées. C'est ce qui fait dire aux membres de la gauche qu'il est regrettable que cette proposition première soumise à cette Chambre par le Grand-Tronc n'ait pas été acceptée et mise à effet. Certains députés sont d'avais qu'en acceptant cette proposition nous aurions mis le Grand-Tronc en mesure de détourner le trafic du Nord-Ouest vers Portland. Pourquoi en aurait-il été ainsi ? Si le Grand-Tronc avait obtenu sa charte et s'était adressé à la Chambre pour obtenir une subvention,

nous serions-nous rendus à sa demande sans lui imposer certaines conditions en vue de protéger le pays contre tout détournement de cette nature ? Si ces messieurs de la droite avaient négligé cette précaution, nous membres de la gauche y aurions certainement vu. En tout cas, nous leur aurions signalé le danger.

Est-il, M. l'Orateur, une seule des conditions que ces honorables députés de la droite ont voulu imposer au Grand Tronc dans le contrat conclu par eux, en vue d'empêcher ce détournement vers Portland, que nous n'aurions pu lui imposer en accordant la subvention demandée? Non seulement toutes ces conditions auraient-elles pu être greffées sur la subvention, mais d'autres beaucoup plus efficaces que celles comprises dans le contrat à l'examen auraient pu être ajoutées. Il n'y a pas de doute que si le Grand Tronc avait entrepris de construire sa ligne de chemin de fer à partir de North-Bay, nous aurions été justifiables d'accorder des conditions plus libérales que d'ordinaire pour le tronçon reliant cet endroit à Winnipeg; et nous aurions pu stipuler comme condition de cet octroi, qu'il serait annulé et devrait être remboursé à l'Etat, dans le cas où le parlement constaterait que la compagnie ne remplissait pas honnêtement et consciencieusement sa promesse de diriger le trafic par les voies canadiennes et vers les ports de mer canadiens. C'aurait été la chose la plus facile du monde que d'insérer pareille condition dans le contrat accordant une telle subvention. Je regrette donc, pour ma part, que la proposition du Grand Tronc n'ait pas été acceptée.

L'honorable député d'Annapolis (M. Wade) fait un grand mérite au gouvernement d'avoir forcé la Compagnie du Grand Trone à accepter la division de l'Est. Pareille déclaration est des plus étonnantes dans la bouche d'un honorable député qui a été présent, si je ne me trompe, à presque toutes les réunions du comité des chemins de fer, et qui sait parfaitement bien que, dans le premier bill présenté par le Grand Tronc, la seule proposition que la compagnie ait faite a été de construire un chemin de fer de North-Bay à l'océan Pacifique en passant par Winnipeg. L'honorable député de Selkirk (M. McCreary) voudrait établir que le bill avait en vue la construction d'un chemin de fer au nord du lac Winnipeg. J'ai le bill à la main Il a été présenté par l'honorable député de Simcoe-nord (M. McCarthy) et il en a vue la construction d'une ligne par Winnipeg. Nous avons approuvé l'idée. C'est la seule proposition dont nous ayons eu à nous occuper. Il est très vrai qu'en novembre 1902, on discuta dans le pays la construction d'une ligne projetée par le Grand Tronc, dont le tracé serait au nord du lac. Mais cette proposition ne fut jamais soumise à la Chambre. Si l'honorable député de Selkirk est désireux de connaître qui a approuvé ce tracé, qu'il se reporte aux colonnes du " Globe ", de novembre 1902, et il constatera que non seulement ce journal, mais l'honorable ministre des Douanes (M. Paterson) et deux de ses collègues approuvèrent l'idée. La gauche n'y donna pas son approbation. La première proposition qui nous fut soumise fut de faire passer le chemin de fer par Winnipeg.

Pendant que le bill était en délibération au comité, plusieurs citoyens de Québec et des environ, intéressés dans une autre ligne, se mirent à combattre le projet du Grand Tronc parce que le terminus de la ligne était à North-Bay. Sans que le gouvernement s'en mêlât,—le gouvernement ne s'immisça aucunement dans les délibérations de ce comité,—quelques députés du district de Québec posèrent la question : Prolongerez-vous votre ligne de North-Bay à Québec ? M. Hays répondit aussitôt : Oui. Il n'est pas un honorable député de la droite qui ne reconnaisse la vérité de mes paroles. Du moment qu'un député du district de Québec eût proposé que la ligne devrait être prolongée jusqu'à la ville de ce nom, M. Hays y consentit. Puis un député de la province du Nouveau-Brunswick, voyant avec quelle facilité on pouvait obtenir un chemin de fer, se dit qu'il ne serait pas mal d'en avoir un dans son pays, et demanda à M. Hays : Prolongerez-vous votre ligne jusqu'à Moncton ? M. Hays répondit : Oui, nous le ferons. Où est dans tout cela la contrainte exercée par le gouvernement sur le chemin de fer du Grand Tronc ? M. Hays de bon gré et sur-le-champ consentit à prolonger la ligne jusqu'à Québec et Moncton, et mon honorable ami (M. Wade) pense que c'est le gouvernement qui a forcé la compagnie à y consentir. C'est tout le contraire qui est arrivé. M. Hays ayant été amené, comme je l'ai dit, à promettre la construction de ce prolongement dont il n'avait pas besoin, entama aussitôt des négociations particulières avec le premier ministre, et le gouvernement se chargea de cette partie de l'entreprise. Le gouvernement se chargea pour lui non seulement de prolonger le chemin de fer Québec à Moncton, mais de le prolonger de Winnipeg à Québec. Le gouvernement alla donc jusqu'à contraindre le Grand Tronc à lui laisser construire la ligne de Winnipeg à North-Bay ! C'est l'étonnant fait d'armes dont se vante l'honorable député d'Annapolis. Le résultat des négociations de M. Hays avec le premier ministre fut l'abandon complet de la proposition première du Grand Tronc. Celui-ci ayant engagé le gouvernement à se charger de la construction non seulement de la ligne de Moncton à Québec, et de celle de Québec à North-Bay, mais aussi de celle de près de mille milles de chemin de fer de North-Bay à Winnipeg, que le Grand Tronc s'était montré disposé à construire, le gouvernement s'est trouvé aussitôt entraîné dans ces malheureuses négociations dont le pays ne verra probablement jamais la fin.

L'honorable ministre de l'Intérieur nous a fait un remarquble discours, qui, à mainte reprise a soulevé les applaudissements frénétiques de ses collègues et partisans. Il a affirmé que les premiers levés topographiques avaient été faits sur la division de l'est à partir de Winnipeg jusqu'en un point éloigné de 500 ou 550 milles de la ville de Québec. C'est ce qu'il a déclaré nettement ici. Il a dit qu'il existait des levés complets du pays jusqu'à la ligne frontière entre Ontario et Québec, à une distance de 500 ou 550 milles de la ville de Québec. Nous avons alors insisté pour que le gouvernement produisît un rapport indiquant où se poursuivaient les études topographiques. A mainte reprise la demande en fut faite au gouvernement, mais celui-ci nous répondit qu'il n'existait pas de levés topographiques à leur connaissance. Les ministres ne pouvaient nous fournir aucune information. Enfin nous eûmes un renseignement du ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Emmerson). En réponse à une question directe posée l'autre jour par l'honorable député de Marquette (M. W. J. Roche), le ministre des Chemins de fer et Canaux répondit que les études topographiques en voie d'exécution se poursuivaient sur les embranchements. La réponse du ministre des Chemins de fer et Canaux, qui, entre tous devait avoir une connaissance parfaite de ces matières, fut que les études topographiques se poursuivaient le long des embranchements. Mais le ministre de l'Intérieur, qui est mieux renseigné sur le département des Chemins de fer et Canaux que ne l'est le ministre de des Chemins de fer et Canaux, vient nous dire que les études topographiques sont faites depuis Winnipeg jusqu'à la ligne frontière séparant Ontario de Québec. Il s'est rendu compte qu'on s'attendrait à recevoir du gouvernement plus de renseignements que n'en avait fournis le ministre des Chemins de fer et Canaux. Dans la Chambre et dans le pays on ne manquait pas de trouver étarnge que le premier ministre, dont l'ardeur et la précipitation, l'année dernière, ne souffraient pas une heure de retard, ne connût même pas en ce moment ce qui se passait. Il ne savait pas que les relevés topographiques se poursuivaient. Il n'a pris aucune mesure lui-même pour faire explorer le pays sur le compte duquel il ne possédait aucune donnée si ce n'est celles qu'il était possible de trouver dans une pile de livres, dénommée par lui montagne de renseignements. Le très honorable leader du gouvernement semblait absolument insouciant. Personne ne doute que le gouvernement ne sût qu'il se faisait des relevés topographiques. La presse qui se vante de ses principes libéraux, a parlé d'une manière générale des magnifiques résultats obtenus. Mais le très honorable premier ministre ne sait rien. Qui croira que les résultats des études topographiques du Grand Tronc, n'auraient pas été communiqués à la Chambre, si le gouvernement les avait jugés favorables ? S'ils avaient été favorables, nous n'aurions pas été à la peine de les demander. Va-t-on soutenir que si le gouvernement disait au Grand Tronc : nous voudrions avoir des copies de vos plans, notes et rapports, que le Grand Tronc, occupé, comme il était, à demander des subventions énormes, aurait osé refuser ?

Il ne nous en aurait guère coûté grand chose d'avoir tout cela, et nous n'aurions pas eu besoin alors le nous en rapporter aux notes d'un géographe. Qu'a fait l'honorable ministre ? A-t-il demandé au ministre des Chemins de fer et Canaux de mettre à son service l'un de ses ingéniurs ? Le département des Chemins de fer et Canaux possède plusieurs ingénieurs qui ont fait de ces matières l'étude de toute leur vie, et ces ingénieurs auraient pu examiner tous ces renseignements. Mais le ministre de l'Intérieur en a agi autrement. Il a tout simplement demandé à l'un des cartographes de son département d'aller examiner ces cartes, plans et devis, sans songer un seul instant qu'il eût fallu plutôt faire appel à un spécialiste tout particulièrement versé en ces matières difficiles.

Il aurait tout aussi bien fait d'envoyer là un sténographe. En étudiant ce rapport, on voit que tout cela ne consiste qu'en entretiens avec M. Stephens, du Grand Tronc. M. Stephens raconte, et son interlocuteur dresse une sorte de procès-verbal pour le ministre de l'Intérieur. Et c'est sur tout cela, partant, qu'on se fonde pour nous demander de dépenser des millions de dollars. Voici ce que dit, sur ce sujet, l'honorable ministre de l'Intérieur à la page 822 de l'édition revisée des Débats :

> Il est regrettable que les rapports des explorations que le gouvernement a reçus du Grand Tronc n'aient pas été rédigés de telle façon que nous aurions pu les communiquer à la Chambre.

Je le crois bien. Mais, quelle tuile pour le ministre des Chemins de fer. Va-t-on assister à un autre chassé-croisé ? Dieu me pardonne ! mais on dirait que l'honorable ministre de l'Intérieur est présentement en train de se comporter vis-à-vis du ministre des Chemins de fer, comme le premier ministre l'a fait l'année dernière vis-à-vis de M. Blair. Il se glisse à pas de loups derrière cet honorable gentleman, il envoie l'un de ses officiers chercher des renseignements qui sont du ressort du ministre des Chemins de fer, puis il se présente devant la Chambre pour nous exprimer ses regrets de n'avoir pu faire mieux. Voilà qui s'appelle un joli coup de Jarnac. Il continue :

> Il y a quelques jours——

L'idée lui est venue, comme cela, tout naturellement——

> —j'ai envoyé le géographe

Admirez ce "je," qui est ici absolument typique.

> —du département de l'Intérieur——

Le renseignement est précis, comme on voit.

—qui est un arpenteur compétent, et un homme bien versé en ces matières——

Il aurait pu choisir entre cinq ou six ingénieurs possédant les mêmes aptitudes, dans le département des chemins de fer. Mais, s'il s'était présenté là, il est possible qu'on lui aurait laissé entendre assez rudement qu'on préférait qu'il se mêlât de ses propres affaires. Mais il a préféré, tout de même, se mêler de choses qui ne le regardait pas, et je suppose que nous devons lui en être reconnaissants, car c'est à cela que nous devons d'avoir eu son rapport. Nous allons voir si le ministre de l'Intérieur est bien fondé à nous présenter ce rapport, comme pouvant parfaitement nous renseigner sur les explorations faites depuis Winnipeg jusqu'à la frontière qui sépare la province de Québec de celle d'Ontario. Le rapport du géographe commence ainsi :

MEMOIRE.

Pendant l'été de 1903, des levés préliminaires ont été dressés de la ligne entre North-Bay et Winnipeg, et des études du tracé de la ligne ont été faits sur une distance de 200 milles entre Winnipeg et le lac White-Earth.

Il y a là une erreur de rédaction, bien que ce soit dans l'édition revisée des Débats. Le rapport mentionne 300 milles. Je veux donner au ministre de l'Intérieur ce qui lui est dû, car il n'en a pas trop ici. Ces travaux jusqu'au lac White Earth, nous paraissent ici très singuliers si on s'en rapporte à ce que nous ont dit plusieurs honorables gentlemen de la gauche de cette Chambre sur les probabilités de construction de cette partie du chemin. Le lac White Earth se trouve situé précisément là où la ligne principale fait un circuit vers le lac Supérieur, c'est-à-dire comme embranchement allant à la baie du Tonnerre. Le rapport continue :

Des pluies torrentielles ont paralysé considérablement le travail des explorateurs, et ont rendu aussi excessivement difficile et dispendieux le transport des approvisionnements. On en a fait assez, cependant, pour montrer qu'il est possible d'établir une ligne depuis Winnipeg jusqu'au point où l'embranchement de North-Bay se détache de la ligne-mère.

C'est là l'autre point stratégique. On a fait d'abord l'étude topographique jusqu'au point où le chemin se dirigera vers Port-Arthur, et puis jusqu'à l'autre point où il se dirigera vers North-Bay. Et c'est là tout. Et encore, il ne s'agit là que de recherches préliminaires, comme qui dirait une sorte de promenade de 300 milles à travers bois. Ce qui n'empêche que le ministre de l'Intérieur vient, sans sourciller, nous déclarer que ce travail couvre toute la région jusqu'à la frontière de Québec et d'Ontario. Le géographe nous donne d'autres détails, non sur les études du tracé même, mais sur les recherches préliminaires, jusqu'aux points marqués par le poteau du 733ème mille. Il y a ici un paragraphe que l'honorable ministre ne nous a pas lu :

A partir de l'extrémité est de la dernière section——

C'est-à-dire à partir du poteau du 733ème mille.

—la ligne d'exploration se dirige vers le sud-est, vers North-Bay, en passant par la rivière Mettagami et d'autres rivières.

Voilà toutes les études qui ont été faites. On a dressé le levé de la ligne depuis Winnipeg jusqu'au lac White Earth, soit une distance de 300 milles—et encore, une bonne partie de ces travaux avaient dû être faits autrefois pour la Compagnie du Pacifique—puis on est allé jusqu'au point d'où l'on veut se diriger vers North-Bay. Voilà le rapport que le ministre de l'Intérieur présente à cette Chambre, et c'est là-dessus qu'on se base pour nous demander de trancher une question aussi importante. L'honorable ministre nous dit ensuite que la question de l'augmentation de la garantie n'offre aucune importance. Cette garantie a été donnée afin que les actionnaires du Grand Tronc puissent nous inspirer confiance, et on ne songe pas un seul instant que ces messieurs n'en connaissent pas plus long que nous. Cela ne peut faire, dit-on, aucune différence que cette garantie soit plus ou moins considérable, car le chemin va payer ses frais. Un autre député a ajouté que tout cela ne nous coûterait pas un seul dollar. Je discuterai cela dans un instant. Je désire encore vous citer quelques-unes des paroles du ministre de l'Intérieur, paroles ayant ici d'autant plus d'importance qu'elles ont déjà donné lieu à un débat. Et cela n'a rien d'étonnant, car tous ces gentlemen de la droite qui ont discouru sur ce projet ont cherché à enchérir les uns sur les autres. L'honorable ministre de l'Intérieur a donc dit :

Quant à nous, nous avons entrepris de mener à bien cette grande affaire, car nous sommes convaincus qu'il y va de l'intérêt vital du Canada, et nous sommes prêts à satisfaire tous les timorés et à montrer la confiance qui nous anime en introduisant dans le contrat des dispositions qui ne pourraient être mises en vigueur que dans le cas—nous ne nous attendons pas à cette éventualité—où la compagnie serait en défaut.

J'attire, M. l'Orateur, votre attention sur ces paroles, et j'y attire aussi l'attention de toute la Chambre. Il y a là une déclaration fort nette que les changements opérés dans ce contrat ne peuvent avoir aucun effet. La compagnie n'assume aucunes nouvelles responsabilités, à moins qu'elle ne fasse défaut pour le paiement de l'intérêt. Je reviendrai là-dessus dans un instant. L'honorable ministre dit encore :

Ces concessions ont été faites afin de satisfaire ceux qui craignent que nos espoirs de succès ne se réalisent jamais.

Je n'ajouterai, maintenant, que quelques mots, au sujet de ce discours du ministre de

l'Intérieur, pour parler de l'inaction extraordinaire du gouvernement quand il s'est agi d'ordonner les explorations et d'obtenir des renseignements de la Compagnie du Grand Tronc. Je le répète, personne ne saurait douter un seul instant que le gouvernement s'est délibérément abstenu de demander ces renseignements. On a dû probablement faire remarquer tous les jours à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Emmerson) qu'il y avait urgence, et que ce projet primait tous les autres sous le rapport de l'intérêt que le public y prenait. Le gouvernement savait parfaitement qu'on était à faire ces explorations, mais il était déterminé à en ignorer les résultats. On avait peur de demander des renseignements, par crainte d'apprendre quelque chose de désagréable, et l'on préférait rester dans l'ignorance de ce qui se passait. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux avait sans doute en mémoire ce vieil adage :

Where ignorance is bliss
'Tis folly to be wise.

Et il préfère mettre un frein à sa curiosité.

La gauche de cette Chambre a aussi manifesté à diverses reprises son regret que ces honorables gentlemen de la droite n'eussent pas institué la commission d'enquête qui avait été promise au pays dans le discours du Trône de 1903. Un mémoire très intéressant avait été préparé sur ce sujet par le ministre des Travaux publics. J'ai lu ce mémoire en entier l'année dernière, et comme il est consigné dans les Débats, je ne veux pas le relire, mais je désire cependant en donner la substance. Ce document a été préparé en avril. Il avait été soumis au conseil des ministres dans le mois de mai, et il a été adopté unanimement par le premier ministre et ses collègues. Ce mémoire traitait du problème des transports, pour tout ce qui a trait à nos exportations, nos importations et notre commerce interprovincial. On y parlait des transports par nos routes canadiennes, à partir de l'océan ou en allant vers l'océan, ainsi que des transports par nos chemins de fer et par la voie des lacs, des rivières et des canaux. De nouvelles études devaient être entreprises, afin de déterminer si l'on pourrait établir des voies plus économiques et plus efficaces soit par terre ou par eau. On devait considérer ce qu'il importait de faire pour améliorer nos canaux actuels, et le décret du conseil faisait remarquer :

Que les forces adverses militant contre les transports entièrement en territoire canadien étaient la concurrence des chemins de fer et des navires des Etats-Unis, et le détournement du trafic canadien, soit vers l'est ou l'ouest, vers Portland, Boston et autres ports des Etats Unis.

On fit devant cette Chambre un exposé des difficultés qu'on s'attendait à rencontrer, et on fit observer qu'afin de considérer comment on pourrait surmonter ces difficultés il serait à propos de nommer une commission d'enquête. Le décret du conseil déclarait qu'afin d'en arriver à une conclusion satisfaisante, sur ces questions, des experts devaient être chargés du soin de faire une enquête complète et consciencieuse. Ce document très important, d'une haute portée, et où abondaient de hautes considérations politiques, a été présenté au gouvernement par le ministre des Travaux publics et ce n'est assurément pas trop d'exiger, en citant les termes mêmes de ce mémoire, qu'avant de faire assumer ces responsabilités au pays.

Des experts considèrent si la route traversant l'extrême nord est bien ce qu'il nous faut pour les fins——

que ce nouveau chemin de fer a mission de nous procurer. Nous pouvons assurément exiger, avant qu'on dépense tous ces millions, que cette question soit mise à l'étude. Assurément les populations de nos provinces, qui ont fait le pays ce qu'il est, ont le droit de savoir, avant de pousser la construction de ce chemin de fer jusqu'à 300 ou 400 milles au nord, si le Dominion va en retirer quelque profit. Les provinces d'Ontario et de Québec n'ont pas l'habitude de lésiner en ces matières. Elles veulent bien dépenser l'argent, sans y regarder de trop près, dans l'intérêt du Dominion, mais encore faut-il qu'elles sachent qu'il y va de cet intérêt. Si ce chemin de fer doit être une route de colonisation, qu'on le construise pour cela. Ontario et Québec sont présentement en train de dépenser des millions pour des fins de colonisation.

Il ne serait que juste que ceux qui dépensent cet argent en aient le bénéfice, et s'il y a du trafic à espérer dans ces régions du nord dirigeons-le donc par les voies ordinaires, et assurons-nous si la route actuelle à travers Ontario et Québec et les provinces maritimes n'est pas après tout la meilleure. N'est-ce pas notre devoir de chercher à nous assurer, avant de construire un autre chemin de fer dans le nord, si tout le trafic n'a pas quand même tendance à passer par les lacs et par les routes existant actuellement dans Ontario et Québec ? Que se propose ici M. Hays ? Peut-on réellement démontrer qu'il s'occupe le moindrement de cette ligne de l'extrême nord ? Au contraire, tous ses actes, toutes ses paroles laissent voir qu'il ne songe qu'à la première proposition qu'il a soumise. Les travaux qu'il fait faire, et ce rapport que nous soumet le ministre de l'Intérieur démontrent que M. Hays n'a en vue que deux points principaux. Il veut d'abord avoir un embranchement aboutissant à la baie du Tonnerre, près de Port-Arthur. Pourquoi cela ? Il n'y a dans cette région aucun trafic local. Il veut que cet embranchement se rende jusqu'au littoral, afin que le blé puisse être transporté par eau jusqu'à Midland, qui se trouve à une distance de 550 milles. En second lieu, il désire avoir une ligne pouvant lui servir en hiver à se rendre à North-Bay, afin que tout ce qui ne pourra plus alors prendre la voie

des lacs, c'est-à-dire tout le trafic d'hiver, puisse être dirigé vers North-Bay, d'où il sera ensuite transporté par le réseau du Grand Tronc. Il n'y a pas jusqu'ici la moindre apparence que son intention soit d'utiliser cette ligne de Québec à Moncton. Il suffit d'avoir quelques connaissances en matière de chemins de fer pour savoir que la voie que suivra la route des lacs aura un immense avantage sur toute autre voie. Ce chemin de fer pourra utiliser la voie d'eau chaque fois que cela sera plus avantageux. Que vient nous dire M. Hays ? Pour qu'on ne m'accuse pas de prendre mes renseignements à des sources imaginaires, je vais citer un extrait du rapport même publié dans le "Railway News". Je suis heureux d'avoir ici ce rapport, car cela va me fournir l'occasion de prouver à ces honorables députés de la droite que tout ce que nous avons dit était la vérité. M. Hays, ayant été appelé en Angleterre afin de chercher à convaincre les actionnaires du Grand Tronc que ce projet était favorable à leur intérêts, s'est exprimé dans les mêmes termes que le président de la compagnie. Ce document n'a rien de confidentiel, et on est bien libre de le consulter quand on voudra à la bibliothèque du parlement. On y verra que, du commencement à la fin de son discours, M. Hays n'a pas mentionné un seul mot au sujet du prolongement de la voie au-delà de North-Bay. Il ne parle que du projet soumis à cette Chambre au printemps de 1893, et ses arguments sont absolument les mêmes que ceux que les membres de la gauche de cette Chambre ont invoqués, pour montrer que le trafic prendra quand même la direction de North-Bay et des lacs et ne saurait aller ailleurs. Personne n'ignore que, pour avoir des chances de lutter avec les lignes rivales et de donner un service effectif et peu dispendieux, un chemin de fer doit nécesairement avoir du trafic à aller et au retour.

Un chemin de fer qui est obligé de ramener ses wagons à vide n'est pas né viable. Quand bien même cette ligne que l'on projette de construire dans le nord transporterait pour des centaines de millions de dollars de fret de basse catégorie, s'il n'y a pas au retour des marchandises de classe supérieure, c'est-à-dire des marchandises constituant le plus clair des recettes d'un chemin de fer, il est impossible que cette ligne puisse réussir et ce trafic de retour ira ailleurs. M. Hays sait tout cela fort bien. Afin de convaincre les actionnaires du Grand Tronc que leur devoir était de ratifier ce projet, il fait voir où il pourra se procurer ce trafic de retour à destination de l'Ouest ; mais il ne dit pas que ce trafic prendra jamais la voie de cette route de l'extrême nord. C'est qu'il n'ignore pas que cela serait une impossibilité, et il prend bien soin de n'en pas souffler un seul mot. Quant aux actionnaires du Grand Tronc, ces détails leur sont inconnus, car personne ne les a renseignés là-dessus, si ce n'est peut-être sir Charles

M. BARKER.

Rivers-Wilson en quelques brèves allusions. Voici ce qu'il a dit :

La situation faite au Grand-Tronc-Pacifique va se trouver, messieurs, bien différente de celle de tout autre nouveau chemin de fer qu'on construirait à travers ce territoire. Le Grand Tronc est là tout prêt à lui livrer un immense trafic à destination de l'Ouest. Actuellement, ce trafic va à une ligne rivale. Il n'y a pas lieu d'attendre cinq, dix ou quinze ans pour créer du trafic ; ce trafic est prêt à être délivré dès le premier jour où le chemin de fer fonctionnera, et il sagit du trafic le plus rémunérateur, c'est-à-dire de première classe——

Voyons où on va prendre ce trafic.

—consistant en approvisionnements agricoles, en nouveautés, en cordonnerie, et en toutes sortes de marchandises dont peut avoir besoin un pays se développant rapidement.

Où le Grand Tronc prend-il ce trafic, qui constitue le plus clair de ses recettes? Il le prend dans la province de Québec, dans les villes des provinces maritimes, dans la province d'Ontario, et d'une manière générale dans les districts les plus anciennement habités.

Des wagons nous arrivant de l'Ouest chargés de blé passeront à travers ces anciens districts, et ils retourneront chargés de marchandises. Le Grand Tronc n'enverra pas ce trafic à 400 milles au nord. Ces wagons retourneront par la route qu'ils ont prise, et ce sera par voie de North-Bay et de la route des lacs. M. Hays savait bien ce qu'il disait. Il savait que ses actionnaires n'ignoraient pas que c'étaient les anciennes provinces qui leur donnaient le plus clair de leurs revenus, et il a fait remarquer que les principales ressources de la nouvelle ligne, c'est-à-dire la ligne de North-Bay à Winnipeg et au delà, seraient le trafic de retour qu'elle obtiendra afin de lui permettre de transporter du blé dans l'Est à bon marché.

Mais quelques-uns de ces honorables gentlemen nous diront peut-être : Qu'avons-nous à faire avec ce qui a bien pu se passer à cette assemblée du Grand Tronc ? Assurément, ceux d'entre nous qui ne sont pas des experts aimeraient à avoir l'opinion d'un expert comme M. Hays. Quand M. Hays nous fait remarquer d'où viendra le trafic, c'est-à-dire des anciennes provinces, et que c'est ici même qu'il se procurera toutes les meilleures marchandises, les chaussures, les nouveautés, les vêtements, en fait tout ce qui se fabrique au Canada, et qu'il en chargera les wagons retournant dans l'Ouest, et amenés ici chargés de blé, il sait assurément à quoi s'en tenir. Il essayait de faire miroiter devant les actionnaires du Grand Tronc le plus de séductions possibles. Il leur faisait remarquer que le trafic venant de Winnipeg rejoindrait la ligne-mère du Grand Tronc à North-Bay, puis de là circulerait sur toute la ligne, pour le plus grand avantage des anciens actionnaires du Grand Tronc, au lieu de rapporter

3 pour cent au gouvernement à 400 milles plus au nord. Allait-on refuser ce trafic si rémunérateur, afin que le gouvernement pût gagner 3 pour cent ? Eh mais, M. l'Orateur, le gouvernement a tout fait pour engager le Grand Tronc à ne pas faire passer le trafic par cette ligne du nord, parce que si la Compagnie du Grand Tronc ne réalise pas 3 pour cent pendant un certain temps, cet intérêt sera capitalisé. Le gouvernement y gagnera à ne pas rendre cette ligne profitable. Je puis cependant mentionner que le gouvernement a aussi pris toutes les mesures pour que la ligne-mère ait la haute main sur sa protégée, c'est-à-dire qu'elle dirigera à sa guise le Grand-Tronc-Pacifique. Le Grand-Tronc-Pacifique ne recevra pas une seule livre de trafic où le Grand Tronc pourra voir matière à profit. Si les profits doivent revenir au Grand Tronc, quelle que soit la route choisie, et s'il y a plus d'avantage à passer par North-Bay que par la route du nord, quelle route choisira donc le Grand Tronc pour ce trafic ? Va-t-il diriger ce trafic vers le nord, tout simplement pour être agréable à l'honorable leader du gouvernement, en prouvant ainsi que le très honorable premier ministre avait raison l'année dernière de nous faire une description dithyrambique de cette région du nord, et de nous prédire qu'il y avait là un énorme trafic en perspective pour nous. Non, M. l'Orateur, les industriels de chemins de fer sont plutôt des gens pratiques, et si M. Hays veut que sa ligne lui rapporte des dividendes, il faudra qu'il s'arrange en conséquence. La compagnie peut réaliser de plus grands profits, même en ayant des tarifs moins élevés, en faisant circuler ce trafic sur une ligne où il y a de pleins chargements à l'aller et au retour, au lieu de le faire passer sur une ligne sans fret de retour. Cela ne doit pas faire l'ombre d'un doute. En supposant que le trafic du blé, qui sera certainement considérable, prenne la route du nord, peut-on s'attendre à ce que le trafic à destination de l'Ouest prenne cette direction, et alors n'y aurait-il pas une quantité énorme de wagons vides à faire revenir à des milliers de milles de leurs points d'arrivée ? En prenant la route de North-Bay, les wagons de retour seront au contraire assurés d'avoir du trafic à toutes les stations, ce qui est la sorte de trafic la plus profitable. Comment espère-t-on pouvoir utiliser des wagons de retour, dans la région du lac Abbitibi? Ce n'est assurément pas avec les roses qui poussent en ces lointaines régions qu'on peut s'attendre à créer un trafic rémunérateur.

Parlons maintenant, M. l'Orateur, de la division de l'Ouest. Sir Rivers-Wilson estime à $14,840,000—disons $15,000,000—la garantie totale de la Compagnie du Grand Tronc, qu'il admet être une obligation, pour la division des prairies et la division des montagnes. Cet état estimatif est sans doute aussi exact qu'il est possible de le faire, et d'ailleurs sir Rivers-Wilson était assisté ici par M. Hays. Par conséquent, je crois que nous pouvons admettre que mon honorable ami le leader de l'opposition est bien près de la vérité quand il estime à la même somme les obligations assumées par le gouvernement. Ainsi, M. l'Orateur, en invoquant ici l'argument présenté par mon honorable ami le leader de l'opposition, si nous devons assumer une obligation de $155,000,000—laissons pour le moment de côté l'autre $15,000,000—et que le Grand Tronc ne prenne à sa charge qu'une responsabilité de $15,000,000, il est bien préférable que nous entreprenions de construire nous-mêmes tout le chemin, même si nous devons l'affermer ensuite au Grand Tronc, en remettant à plus tard le règlement de tous ces arrangements et de toutes ces questions. Nous pourrions construire la ligne à bien meilleur marché que cela ne serait possible avec tous ces arrangements compliqués. Nous pouvons épargner de l'argent en construisant et possédant nous-mêmes toute la ligne. Nous n'assumerions alors qu'une responsabilité de quelques millions de plus, mais peut-on vraiment douter que même alors le Grand Tronc ne serait pas trop heureux de prendre ce chemin à bail à de bien meilleures conditions que celles qui sont proposées ici ?

En outre, M. l'Orateur, un bail nous protégerait bien mieux que tout ce qu'on nous propose ici. Nous pourrions stipuler qu'advenant le cas où le Grand Tronc ne remplirait pas ses conditions, il y aurait certaines amendes que la compagnie serait tenue de payer. Mais, M. l'Orateur, on a prétendu que tout ce que le pays aurait ici à payer serait ces $15,000,000. Si le pays construit le chemin—même en supposant qu'il soit nécessaire de verser les $15,000,000—si le pays achève lui-même tout le chemin, aura-t-on à payer un seul dollar de plus que si le Grand Tronc verse lui-même les $15,000,000 ? La situation est exactement la même. Qu'y a-t-il encore ? Si nous construisons le chemin de fer, c'est là toute la dépense, mais il n'en serait guère de même avec ce contrat. En réalité, M. l'Orateur, en outre de ces autres $15,000,000, il y a un capital de $45,000,000, pour lequel il nous faudra trouver des dividendes, parce qu'on peut être sûr que la compagnie n'aura pas ces $45,000,000 sans qu'on cherche les moyens d'en tirer tout le parti possible. Par conséquent, au lieu que ce soit le pays qui assume des obligations supplémentaires de $15,000,000 pour construire ce chemin, ce qui serait une nouvelle charge pour nos populations, nous voyons que cette charge est constituée par $15,000,000 de bons du Grand Tronc et $45,000,000 d'actions. Voilà la situation : $60,000,000 au lieu de $15,000,000. Mais l'un de ces honorables députés de la droite nous a dit : Quelle différence cela peut-il faire ? on n'établit pas les tarifs en prenant les actions pour bases. J'aimerais bien qu'on m'indiquât une seule compagnie existant actuellement, où les ac-

tions ne sont pas prises en considération. Comment pourrait-on espérer obtenir des capitaux avec les actions d'une institution quelconque ou d'un chemin de fer, si l'on disait qu'il n'y a pas de dividendes à espérer. Mais —je répugne à employer ce mot—ce serait absolument idiot. D'ailleurs, la chose n'est pas discutable, parce que dans les statuts créant cette compagnie le 11ème article dit :

Les actions peuvent être émises comme actions libérées.

Peut-on supposer un seul instant que le public ira mettre son argent dans une entreprise de chemin de fer ou autre, si on lui dit qu'il ne doit pas s'attendre à ce qu'il retire un seul dollar. Peut-on vraiment prétendre que ces mots " actions libérées " ne sont là qu'afin de mieux tromper le public ? Loin de là, car la chose me paraît au contraire absolument claire, ainsi que je vais pouvoir le démontrer.

L'année dernière, le premier ministre s'est montré très mécontent de ce qu'on avait osé dire qu'il serait possible qu'une partie de ces actions pourrait être donnée en échange de privilèges accordés par le Grand Tronc à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Il a dit que ces actions seraient vendues au prix du marché, comme si on pouvait croire qu'une compagnie vendrait ses actions. Mais, M. l'Orateur, l'habitude est de se porter souscripteurs pour des actions, et de payer quand on fait des appels de fonds. C'est là le système en usage quand on émet des actions, et c'est dans le but de passer outre à tout cela qu'on a rédigé ce 11ème article. Cet article a été rayé de l'Acte des chemins de fer pour cause d'imperfection, et on l'a fait reparaître ici afin de faire réussir la négociation dont je vais parler. L'année dernière, le très honorable premier ministre a pour ainsi dire tourné en dérision l'idée, impossible selon lui, que la Compagnie du Grand Tronc pourrait accorder des privilèges au Grand-Tronc-Pacifique, et qu'en retour de ces privilèges le Grand-Tronc-Pacifique donnerait $25,000,000 d'actions à la Compagnie du Grand Tronc. Le très honorable premier ministre s'est montré très mécontent qu'on eût pu penser pareille chose. Je lui rappelai que celui qui négocierait pour le Grand Tronc la vente des privilèges serait le même homme qui serait aussi chargé de la vente des actions. Sir Rivers-Wilson se trouvera être comme le dieu Janus de célèbre mémoire, c'est-à-dire qu'une des faces de son visage sera celle du président du Grand Tronc, et l'autre celle du président du Grand-Tronc-Pacifique, et il sera alors intéressant d'entendre ce double personnage argumenter sur la question de savoir combien d'actions devront être données en échange des privilèges. Voilà exactement la situation. Oh non, on ne donnait rien, a dit le premier ministre. Je crois qu'il a parlé de construction, ou de travaux d'art, ou de droits de circulation. Eh bien, la mèche est aujourd'hui éventée.

M. BARKER.

L'honorable député de Simcoe-nord (M. McCarthy) nous a présenté l'autre jour un bill. On lui a demandé d'expliquer ce bill, et il l'a fait. Il a déclaré que le seul objet de ce bill était de mettre le Grand-Tronc-Pacifique en mesure de pouvoir exécuter son contrat. C'était, disait-il, une pure affaire de forme. Eh bien, l'honorable député a omis deux clauses importantes de ce bill, ou du moins il n'en a pas saisi la portée. Cela est d'autant plus étonnant qu'il passe pour être un avocat de talent, et qu'il est d'ordinaire plus particulier en ces sortes de choses. Mais, ici, à la fin de ce bill, on paraît user comme qui dirait d'une sorte de violence pour faire passer l'affaire, bien qu'on puisse peut-être discerner où s'en vont les millions. La clause dit :

Les directeurs de la compagnie élus par les actionnaires peuvent constituer et émettre à titre d'actions libérées des actions ordinaires de la compagnie, souscrites ou non, et ils peuvent attribuer et remettre en paiement d'outillage, matériel roulant, docks, élévateurs, quais, entrepôts, bâtiments——

Tout cela est dans l'ancien contrat. Je n'y suis pas encore arrivé.

—ou matériaux de tout genre, ou en considération de droits——

Cela est encore dans l'ancien contrat.

—pouvoirs

Cela est dans l'ancien contrat.

garanties

Ah ! voilà qui est nouveau. On ne veut rien laisser au hasard. On garantit les $15,000,000, et pour cela on obtiendra $45,000,000 d'actions. Voilà un article qui, à première vue, paraît tout simple. Il ne manquait plus, à l'article de l'ancien contrat, que ce seul mot " garanties ". On a craint que peut-être ce que le très honorable gentleman avait dit l'année dernière pourrait affecter leur droit à la possession des actions, et on a ajouté le mot " garanties ". Et il ne s'agit pas ici de $25,000,000.

Les directeurs de la compagnie élus par les actionnaires peuvent constituer et émettre, à titre d'actions libérées, des actions ordinaires de la compagnie.

Le capital d'actions ordinaires de la compagnie est de $45,000,000. Le contrat oblige le Grand-Tronc à prendre $25,000,000 de ces actions, mais il ne ditpas que le Grand Tronc ne pourra pas prendre les $45,000,000 en entier. Voilà qui est certes fort ingénieux. Ces messieurs du Grand-Tronc sont ici dans leur élément, mais je crains bien que le premier ministre ne soit encore quelque peu novice en ces matières. A ce propos, je ne dois pas oublier de mentionner que bien que le Grand-Tronc soit autorisé à vendre une moitié de vingt-cinq millions, il devra cependant garder suffisamment d'actions pour lui permettre d'avoir la haute main sur la compagnie. Eh bien, cette autre moitié de vingt-cinq millions ne serait pas suffisante pour avoir la haute main sur une compa-

gnie ayant un capital-actions de $45,000,000. Il faudrait au moins $23,000,000. Si l'on s'en rapporte au contrat supplémentaire, le Grand-Tronc va obtenir pour trente-quatre millions et demi de dollars d'actions. Je ne vois pas pourquoi cette compagnie s'arrêterait en aussi beau chemin, et n'engloberait pas les $45,000,000 tandis qu'elle y est. Le gouvernement a le droit d'autoriser le Grand-Tronc ou toute autre compagnie à prendre ces $45,000,000, et je serais très surpris si le Grand-Tronc ne cherchait pas à tirer à lui tout ce qu'il peut.

Il y a une autre petite clause qui est très significative. Dans le premier contrat, passé il y a moins d'un an, on avait pourvu à ce que cette compagnie, qui prenait à sa charge une entreprise d'une telle importance, commencerait ses opérations quand elle aurait souscrit $2,000,000 d'actions et que $200,000 auraient été payés là-dessus. Ce n'était guère beaucoup exiger d'une telle compagnie. On aurait pu croire qu'elle devait être satisfaite, mais loin de là. L'article 6 du chapitre 122 des statuts de 1903 est modifié par la subvention des mots " un million " au mot " deux millions." Ainsi donc, la compagnie n'a plus qu'à souscrire $1,000,000 d'actions pour commencer ses opérations. Les $2,000,000 leur ont paru tellement exorbitants qu'ils ont jugé bon de se représenter devant le parlement, pour réduire le montant à $1,000,000. Et quand on aura payé là-dessus 10 pour 100, ce ne sera plus que $100,000 qu'il faudra pour commencer les opérations. Je me demande si maintenant on ne pense pas à demander au gouvernement de souscrire ce million et à payer ces $100,000.

Puis il y a la question de $20,000,000 de matériel roulant. Si cela devait être payé à même les bons ou actions, cela formerait partie des $6,000,000. Mais il n'en est pas ainsi. C'est un syndicat qui fournira ce matériel roulant, et qui l'affermera à la Compagnie de chemin de fer.

Je ne m'étonne plus que la Compagnie du Grand Tronc ait demandé des changements d'une nature aussi importante. Le très honorable premier ministre nous a dit que ces changements étaient si insignifiants qu'il ne valait guère la peine de les mettre en discussion. Ces $20,000,000 sont maintenant réduits à $15,000,000. Je ne m'attache pas beaucoup à cela. Bien entendu, le gouvernement n'est pas tenu de signer sa garantie tant que les $20,000,000 de matériel roulant n'auront pas été—je ne dirai pas payés ni acquis—mais fournis ; et en retour de cette garantie nous n'avons que le contrat intervenu avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Il n'y a pas autre chose, et tout est laissé aux mains de la Compagnie du Grand Tronc. On ne peut pas faire des appels de fonds pour les actions, car tout le capital est payé. Il n'y a aucune responsabilité, et le contrat intervenu avec le Grand-Tronc-Pacifique ne vaut rien. Cependant, c'est là tout ce que vous retirez pour ces autres $5,000,000. Ce n'est qu'un détail, mais il a bien son importance.

Nous avons fait observer, l'année dernière, que la clause relative au matériel roulant ne demandait à la compagnie que de fournir une certaine quantité de matériel roulant. Nous fîmes alors remarquer qu'il y avait là un réel danger, car on y prenait les dispositions nécessaires pour la location du matériel. Il y a aussi la clause 14 qui pourvoit à ce que tout loyer payable pour le matériel roulant fourni à la division de l'Est sera porté au compte des frais d'exploitation. Voilà qui est encore pis que de payer ce matériel à même les obligations, parce que les frais d'exploitation ont la priorité sur tout. Mais ces honorables messieurs de la droite nous disent qu'il y a pour cela le 35me article traitant de l'hypothèque. Eh bien, la clause 112 de l'Acte général des chemins de fer autorise la compagnie à constituer une hypothèque, et dit que l'hypothèque sera sujette aux frais d'exploitation. Et l'article 2 du même acte dit que les frais d'exploitation comprennent le loyer du matériel roulant. Ainsi donc, le loyer du matériel roulant a la priorité sur l'hypothèque que l'Acte général des chemins de fer autorise cette compagnie à constituer. Nous avons alors demandé, l'année dernière, à ces honorables messieurs de la droite de faire disparaître toute ambiguïté à cet égard. Il aurait suffi pour cela de deux ou trois mots. Nous avons alors suggéré qu'il conviendrait de stipuler que la compagnie devrait acquérir et payer le matériel roulant. C'était là tout ce qui était nécessaire. On nous a répondu que le contrat avait été accepté par le Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et qu'on ne pouvait pas en changer un seul mot. On ne pourrait pas même, ajoutait-on, introduire une clause de ce genre dans le statut auquel le contrat était sujet. Nous présentâmes des amendements, et ces messieurs recrutèrent le ban et l'arrière-ban de leurs partisans pour les repousser. Et c'est ce qui arriva. Mais supposons qu'il y avait quelque chose dans cette excuse qu'ils avaient conclu un arrangement avec le Grand-Tronc-Pacifique et qu'ils n'y pouvaient rien changer. Que devaient-ils faire quand la Compagnie du Grand Tronc elle-même décida de résilier cet arrangement? Pourquoi ces honorables messieurs n'en profitèrent-ils pas alors pour éclaicir définitivement tout ce qui est en ce moment l'objet de telles discussions? Si, des deux côté l'on avait les mêmes intentions, c'est-à-dire si le gouvernement et la Compagnie du Grand Tronc étaient convenus que le matériel roulant devait être acheté et payé, afin que le gouvernement pût prendre une hypothèque là-dessus, pourquoi ne pas le dire ? Quand le très honorable premier ministre était à fixer les termes de ce contrat supplémentaire, dont chaque mot est en faveur du Grand Tronc, pourquoi n'a-t-il pas introduit deux ou trois mots qui auraient mis toutes ces choses au net? Il ne s'agit pas ici d'une bagatelle, car c'est une question

de revenus sur $20,000,000. Assurément la chose en valait la peine. Mais ces honorables messieurs n'en ont pas jugé ainsi. Ils n'ont pourvu qu'aux propres besoins du Grand Tronc.

Il y a même plus, M. l'Orateur. Nous voyons maintenant que la Compagnie du Grand Tronc en juge ainsi que nous. L'un de ces honorables messieurs de la droite s'est écrié : " Qu'avons-nous à nous occuper de ce que sir Charles Rivers-Wilson a pu dire ? Il nous faut maintenir le contrat tel qu'il est. Dans ce contrat, il est stipulé que la compagnie devra hypothéquer son matériel roulant en faveur du gouvernement, et par conséquent il lui faut l'acheter." En réponse, nous disons que lorsque ces honorables messieurs s'expriment ainsi ils s'y prennent fort gauchement, et qu'ils devraient faire en sorte de ne pas laisser subsister le moindre doute sur cette question de frais d'exploitation et de revenus. Sir Rivers-Wilson dit à ses actionnaires, en ayant à ses côtés M. Hays tout frais arrivé d'Ottawa, où il avait eu un entretien avec le premier ministre, que le matériel roulant ne fait pas partie du capital de la compagnie, mais que c'est un syndicat qui se chargera de fournir ce matériel. On a prétendu qu'il n'avait pas dû s'exprimer ainsi. Eh bien, voyons ce que dit le " Railway News " :

> aux $5,000,000 pour le matériel roulant, d'abord ce n'est pas $5,000,000 mais $3,000,000. Le Grand Tronc n'a rien à faire avec cela. Ce matériel roulant sera fourni par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. et, comme le gérant vous le dira, toutes les dispositions sont prises pour qu'on se procure ce matériel à l'aide d'un fonds de syndicat.

Mais ces honorables gentlemen s'écrient : Qu'avons-nous à nous occuper de ce que sir Charles Rivers-Wilson a pu dire? Selon moi, M. l'Orateur, ces paroles importent ici pourtant beaucoup. Ce contrat n'est pas complet. Il n'y a encore rien de confirmé. Le très honorable gentleman sait fort bien que quand on a demandé aux actionnaires du Grand Tronc de ratifier ce contrat, on leur a expliqué ce que voulait dire cette clause. Va-t-on nous demander maintenant de ratifier à notre tour ce contrat, en nous en donnant une interprétation différente de celle qui a été donnée aux actionnaires du Grand Tronc ? Si le contrat avait été ratifié avant qu'on eût soulevé cette question, tout serait dit. Mais est-ce bien loyal de nous demander de ratifier ce contrat, quand nous savons que l'autre partie contractante interprète d'une façon toute différente une clause très importante, puisqu'il s'agit d'une dépense de quelque $20,000,000. Est-ce bien honorable de venir dire à ces gens-là : " Nous allons ratifier ce contrat, mais en lui donnant l'interprétation qu'il nous plaît et non la vôtre." Supposons que le très honorable gentleman voudrait passer un contrat avec moi, et qu'il eût demandé à des avocats d'en arrêter les termes. Supposons que mon très honorable ami aurait ensuite signé ce contrat en exprimant ouvertement la conviction qu'une certaine interprétation devait y être attachée. Serait-il bien honorable de ma part, pour le cas où je ne serais pas du même avis, de signer ce contrat avec la détermination d'y lier coûte que coûte l'autre partie contractante ? Selon moi, ce serait là se conduire en coquin et non pas en honnête homme. En fait, on nous demande ici de ratifier un contrat, sur la foi d'une interprétation toute différente de celle que l'autre partie lui a donnée.

J'en arrive maintenant à ce fameux contrat supplémentaire, dont je ne me propose pas de discuter tous les articles. Quelques-uns de ces articles pourront être mieux étudiés quand le bill sera délibéré en comité, mais il y en a d'autres que nous devrions discuter maintenant, car ils sont à la base du contrat. La troisième classe autorise les commissaires, sans en référer au parlement, à accorder un bail provisoire sur les parties construites de la division de l'Est, en attendant le parachèvement des 1,900 milles complets. On peut certainement s'attendre à ce que la première partie construite soit celle qui ira de Winnipeg jusqu'au point de jonction avec l'embranchement se dirigeant vers North-Bay. C'est là certainement ce que la Compagnie du Grand Tronc a en vue, et cette partie de la ligne sera sûrement construite avant tout le reste, à supposer que ce reste soit jamais construit. Le Grand-Tronc-Pacifique est en ce moment à faire des explorations, mais on n'est pas encore allé plus loin que cette partie de la ligne, et on n'ira pas plus loin. Mais quelle situation sommes-nous vraiment en train de nous faire ? On construira tout d'abord cette ligne de 900 à 1,000 milles. Je ne suppose pas que personne, en cette Chambre, ait là-dessus les moindres doutes. L'autre partie pourra traîner pendant sept ans, après parachèvement des 1,900 milles de la division de l'Est, les commissaires pourront affermer au Grand-Tronc-Pacifique, sans en référer au parlement, la section allant de Winnipeg à North-Bay. Le parlement n'aura rien à dire. La Compagnie du Grand Tronc a pris bien soin de voir à ce que les commissaires ne puissent pas l'acculer à rien ; mais ces commissaires pourront faire tout ce qu'ils voudront pour ce qui touche aux intérêts du pays, et même le parlement ne pourra pas intervenir.

Ils peuvent accorder bail sur bail, jusqu'à ce que ces 1,900 milles soient achevés. Et à quelles conditions ? A des conditions qui ne seront pas plus onéreuses pour le Grand Tronc que le bail de toute la division de l'est. Et quelles sont ces conditions ? D'abord, pour commencer, rien durant sept ans. Les commissaires sont autorisés à louer ces 900 ou 1,000 milles de chemin de fer, constituant la seule partie de la division de l'est qui vaille quelque chose pour le nombre d'années qu'il leur plaira, et ils ne pourront pas en retirer un seul sou de loyer, parce que, s'ils

le faisaient, ils se trouveraient imposer des conditions plus onéreuses que celles du bail de toute la division entière. Quand on aura fini de construire les 1,900 milles de la division de l'est, la compagnie en aura la jouissance gratuite durant sept ans, d'où il s'ensuit que les commissaires pourront aussi donner pour rien, durant sept ans, cet important tronçon de Winnipeg à North-Bay. Puis, quand le bail principal sera passé, il y aura encore sept autres années à courir où la compagnie ne paiera rien pour cette partie du chemin. Cependant, ces honorables gentlemen n'en persistent pas moins à dire que tous ces changements sont insignifiants. Il y aurait même lieu, pourrait-on croire, de s'étonner qu'ils aient pris la peine de vous les expliquer. Je crois que le très honorable premier ministre a déjà dit qu'il croyait que l'opposition pousserait l'esprit de contrariété jusqu'à chercher à soulever ici des objections, mais qu'elle s'apercevrait qu'elle entreprenait là une tâche impossible. Nous aurions dû accepter toute la chose, telle quelle. Ces 1000 milles de chemin de fer, construits avec l'argent du pays, il fallait en faire un cadeau au Grand-Tronc-Pacifique durant six ou sept ans, ou des 1,900 milles. Et puis, quand on passerait le bail pour toute la division, il y aurait sept autres années à courir où la compagnie ne paierait rien, puis encore trois autres années, parce que, s'il faut s'en rapporter à l'honorable député d'Haldimand (M. A. T. Thompson), la capitalisation ne compte pas. Voilà en quoi consiste ce fameux article trois. Ce que les gens du Grand Tronc ont dû rire, quand ils s'aperçurent que le gouvernement tombait ainsi dans le panneau. J'aimerais à voir la correspondance confidentielle qui a été échangée entre M. Hays et les directeurs du Grand Tronc. Si le gouvernement avait autorité pour sommer M. Hays de comparaître en cette Chambre avec son livre de copies de lettres, nous passerions un agréable quart-d'heure à voir comment il s'y est pris pour forcer le gouvernement à lui laisser l'usage de cette ligne durant sept ans.

Mais il y a encore bien mieux avec l'article 4. Cet article est excessivement important. Si surtout on le met en regard des articles 5 et 6 du contrat supplémentaire et de l'article 32 du premier contrat, on pourra constater que la portée en est tellement considérable qu'on ne pourra s'empêcher d'en être frappé. Dans l'ancien contrat, le gouvernement garantissait les actions de la section des prairies et de la section des montagnes jusqu'à concurrence de 75 pour cent, la garantie maximum de la section des prairies devant être de $13,000 par mille et celle de la section des montagnes de $30,000 par mille. Mais on a opéré ici des changements importants. La limite de $30,000 par mille a été supprimée. En outre, la garantie ne veut pas dire seulement 75 pour 100 du coût, mais de la valeur que

M. BARKER.

pourrait représenter les actions sur le marché. Je crois que cela s'applique aussi aux $13,000 par mille de la section des prairies. Ce point n'a pas été soulevé, et le leader de l'opposition n'en a pas parlé. Mais je ne doute nullement que le gouvernement va se trouver dans l'obligation de garantir les actions qui produiront ces $13,000 par mille, ce qui veut dire un million et demi de plus —une simple bagatelle, comme on voit, à ajouter aux autres changements insignifiants. La Compagnie du Grand Tronc affirme que la section des montagnes va coûter $50,000 par mille. Laissez-moi ici vous faire observer que sir Charles Rivers-Wilson avait tout intérêt à ne pas introduire, dans son état estimatif, un seul dollar de plus qu'il n'était nécessaire. Il a montré dans son discours le plus vif désir de mettre au plus bas les obligations dont le Grand Tronc allait se trouver chargé. Il a pris le relevé de M. Allen, et il l'a pour ainsi dire déchiqueté afin de rogner çà et là quelques millions. De toutes manières, il s'est efforcé de mettre plus bas les responsabilités assurées par les actionnaires du Grand Tronc. Et M. Hays se trouvait alors à ses côtés, qui lui communiquait au fur et à mesure qu'il en avait besoin les résultats des explorations entreprises par sir Sandford Fleming pour cette section des montagnes. Je ne doute nullement que ces chiffres avaient toutes les garanties d'exactitude, et sir Charles Rivers-Wilson a dit lui-même qu'il n'avait rien exagéré.

Ainsi donc, dans le premier contrat, le gouvernement devait garantir :

La section des montagnes, 500 milles à $30,000	$15,000,000
L'intérêt de 7 ans, sur cette somme, représenterait	$3,150,000

Le gouvernement était convenu de payer cet intérêt sans recours. Le gouvernement s'était aussi engagé à payer l'intérêt durant les trois autres années, et advenant le cas où il n'aurait pas été gagné, à capitaliser la somme et à en accepter le remboursement dans le cours de quarante ans.

Intérêt de trois ans sur $15,000,000	$1,350,000

Maintenant, voyons où nous en étions avec l'ancien contrat. Les gens du Grand Tronc nous disent que la section des montagnes va coûter $50,000 par mille, plus l'intérêt durant la construction du chemin. Cet intérêt pendant quatre ans à 3 pour cent, ou, comme le dit sir Rivers-Wilson, pendant trois ans à 4 pour cent, représenterait $6,000 par mille, soit un total de $56,000 par mille.

$56,000 par 500 milles	$28,000,000
Sur lesquels le gouvernement garantit 75 pour 100, soit	$21,000,000
En outre, d'après la clause 32, nous payons, sans recours, 3 pour 100 d'intérêt durant 7 ans sur les $21,000,000	$4,410,000
Et nous capitalisons l'intérêt de 3 ans.	$1,890,000

D'après le nouvel article 6, le gouvernement ne peut pas exiger le remboursement de plus d'intérêt, en cas de défaut de paiement, pour moins de cinq ans—disons un intérêt de 4½ ans sur $21,000,000.. .. .. $2,835,000

Par conséquent, si l'on compare les résultats du contrat supplémentaire avec les résultats du contrat de 1903, nous avons :

Principal garanti—	
Contrat supplémentaire..	$21,000,000
Contrat de 1903..	15,000,000
Augmentation..	$ 6,000,000
Intérêt de 7 ans payé sans recours—	
Contrat supplémentaire..	$ 4,410,000
Contrat de 1903..	3,150,000
Augmentation..	$ 1,260,000
Capitalisation durant trois ans—	
Contrat supplémentaire..	$ 1,890,000
Contrat de 1903..	1,350,000
Augmentation..	$ 540,000
Et suivant l'article 6 du contrat supplémentaire, le remboursement de 4½ ans d'intérêt sur les $21,000,000 ne peut pas être exigé..	$ 2,835,000

Ainsi, les changements actuels, même en accordant que les obligations de 3 pour cent se vendent au pair, entraînent les augmentations suivantes :

	Augmentations.
Pour la garantie du principal..	$ 6,000,000
Pour les paiements en espèces—	
	Augmentations.
Intérêt de 7 ans sans recours.. ..	$ 1,260,000
Intérêt de 3 ans capitalisé..	540,000
Défaut de paiement durant 4½ ans..	2,835,000
	$ 4,635,000

Et l'on suppose ici que les obligations se vendront au pair. Nous n'avons pas encore parlé de l'escompte. Ces honorables députés nous ont déjà dit, en outre, un mot de la question de faire honneur à ces obligations. Il nous faut garantir l'obtention de $21,000,000. Si les obligations se vendent à 90, les résultats seront comme suit :

Garantie d'obtenir $21,000..	$23,250,000
Contrat de 1903..	15,000,000
Augmentation..	$8,250,000
Paiements en espèces—	
	Augmentations.
Intérêt de 7 ans sans recours—	
Contrat supplémentaire..	$ 4,882,500
Contrat de 1903..	$ 3,150,000
Augmentation..	$ 742,500
Et suivant l'article 6 du contrat supplémentaire, le remboursement de 4½ ans d'intérêt sur $23,250,000 ne peut pas être exigé..	$ 3,138,750

Ainsi donc, si les obligations de 3 pour cent se vendent à 90, le chargement entraîne les augmentations suivantes :

	Augmentations.
Garantie du principal..	$ 8,250,000

M. BARKER.

Paiements en espèces—

	Augmentations.
Intérêt de 7 ans sans recours.. ..	$ 1,732,500
Intérêt de 3 ans capitalisé..	742,500
Défaut de paiement durant 4½ ans..	3,138,750
	$ 5,613,750

Je dois ici ajouter que si les obligations se vendent à 90, la garantie, pour la section des prairies, se trouvera augmentée de $18,000,000 à $14,500,000. Cependant, cela n'offre pas la même importance, car nous ne payons pas ici l'intérêt pendant 7 ans. Je ne fais entrer en ligne de compte aucune augmentation pour la section des prairies, car je ne traite ici que de l'intérêt. J'ai déjà cité les paroles du ministre de l'Intérieur. On se rappellera qu'il a a dit—page 807 :

> En abandonnant l'ancienne disposition, et en introduisant de nouvelles clauses qui ne peuvent être mises en vigueur—nous ne nous attendons guère à cette éventualité—qu'en cas de défaut de paiement.

C'est tout. On pourrait alors se décharger sur la compagnie, en cas de non-paiement. Mais le ministre de l'Intérieur paraît oublier que, soit qu'il y ait défaut ou non, si on augmente le principal de la garantie de $6,000,000 ou $8,000,000, il nous faudra aussi payer l'intérêt sur cela durant 7 ans, sans rien retirer en retour. Et, cependant, ces honorables députés se sont fait fort de venir nous dire l'un après l'autre, entre autres l'honorable député d'Annapolis (M. Wade), que ces changements n'entraînaient aucuns frais supplémentaires. A la page 882 il a dit :

> Je tiens à assurer ici que le contrat modifié ne coûtera pas au pays un seul dollar de plus.

L'honorable député de Haldimand nous a fait remarquer alors que ce serait comme s'il s'agissait, par exemple, d'endosser le billet d'un millionnaire. Mais si le millionnaire exigeait le paiement de l'intérêt de son billet pendant sept ans, ne croyez-vous pas que ce serait une autre chanson ? Ces honorables députés paraissent oublier que, d'après un certain article du contrat—l'article 32, je crois—nous nous engagerons à payer l'intérêt durant sept ans sur chaque dollar que nous garantissons, et quand ils ajoutent six à sept millions de dollars à la garantie ils s'engagent par là même à payer l'intérêt là-dessus durant sept ans. L'honorable député d'Annapolis (M. Wade) est convaincu qu'il n'est que juste de garantir le montant additionnel. Il a dit :

> Je crois que cela est raisonnable. Je crois qu'il n'est que juste que le gouvernement garantisse en entier les trois quarts du coût, et il ne valait guère la peine d'établir ici toutes ces distinctions.

Si le gouvernement avait dit : " Nous n'avons pas à payer l'intérêt durant sept ans sur le montant augmenté ", alors il pourrait y avoir quelque chose dans la déclaration faite par l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) que cela ne pouvait faire au-

cune différence, que le chemin de fer pourrait parfaitement subvenir à ses dépenses et qu'on ne faisait que donner une garantie. Mais quand il faudra en venir à payer l'intérêt sur l'augmentation, ce n'est pas le gouvernement qui rira le dernier.

M. CLANCY : Ni notre bon peuple, non plus.

M. BARKER : Le peuple aura à payer les violons. C'est une des conséquences de tout cela. Quand l'honorable député d'Annapolis a fait cette déclaration, et quand le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) a parlé sur le même sujet et a émis l'avis que l'augmentation de la garantie ne faisait en réalité aucune différence, le très honorable premier ministre a paru l'approuver, le ministre des Postes l'a encouragé à haute voix, et le ministre des Finances ne lui a pas ménagé les applaudissements. Toutes ces marques d'approbation ont paru causer au député d'Annapolis une grande satisfaction, et il n'en revenait évidemment pas de l'heureuse inspiration qu'il avait eue. Je regrette que l'honorable ministre des Finances ne soit pas en ce moment à son siège. Je voulais lui demander s'il avait réellement l'intention de demander à cette Chambre de ratifier ce contrat, avant de pouvoir prouver que je fais erreur en prétendant que l'intérêt sur le montant supplémentaire de la garantie devra être payé par le gouvernement. Comment va-t-il s'y prendre pour demander à la Chambre de ratifier un contrat qui fait assumer au pays de nouvelles et si lourdes responsabilités ? Ou bien, l'honorable gentleman ignorait-il qu'il imposait ces responsabilités ? Le très honorable premier ministre va-t-il exiger de ses partisans qu'ils l'aident à faire passer tout cela ? Va-t-il demander à ses partisans d'adopter un contrat dont les termes ne laissent pas que d'être quelque peu obscurs et ambigus ? Le très honorable ministre va-t-il aller aussi loin que cela ? Le ministre des Finances est-il bien décidé à emboîter le pas à son chef ? Le solliciteur général (M. Lemieux) va-t-il inaugurer sa carrière en se prêtant à de telles manœvres ? Ces honorables ministres se trouvent vraiment en fort mauvaise posture. Il leur faut, ou se prêter aux désirs de leur chef, ou admettre qu'ils savaient parfaitement à quoi s'en tenir sur ce contrat, mais que la discipline les forçait de se taire et à applaudir l'honorable député d'Annapolis quand il disait que nous n'y comprenions rien. Le très honorable premier ministre va-t-il prétendre qu'il avait eu raison de tromper cette Chambre—non pas peut-être intentionnellement, mais de la tromper tout de même—et de tromper aussi ce pays, en représentant que ce nouveau contrat ne nous ferait pas dépenser un seul dollar de plus. Ces honorables gentlemen vont-ils oser dire à cette Chambre qu'ils savaient tout cela, ce qui ne les a pas empêchés, non seulement de garder le silence alors que l'honorable député d'Annapolis parlait, mais même de l'applaudir ? Assurément, non. Je ne crois pas que le très honorable premier ministre veuille aller aussi loin. Mais alors, comment va-t-il pouvoir sortir de ce dilemne ? J'aimerais aussi à savoir comment le gouvernement va s'en tirer. S'il nous faut ratifier un contrat qui n'exprime pas les intentions des parties contractantes, qu'avons-nous à faire à rester ici ? Le gouvernement ferait bien de proroger le parlement et se contenter de rendre des décrets, sans nous acculer à la honte de ratifier un semblable contrat. On ne devrait pas nous demander de le faire, et on ne devrait pas non plus demander pareille chose aux partisans du gouvernement. Vont-ils vraiment courber l'échine, et endurer pareil affront ?

Quelques DEPUTES : Oui, c'est bien ce qu'ils vont faire.

M. BARKER : Eh bien, moi, j'ai meilleur espoir. J'ai l'espoir qu'il s'en trouvera, parmi eux, qui trouveront le courage de venir dire, sinon en cette Chambre, du moins en caucus, qu'ils ne sont pas endurcis à ce point, qu'ils ont le respect de leurs opinions, et qu'ils ne se laisseront pas traîner dans un semblable guet-apens.

M. CAMPBELL : Soyez sans inquiétude à notre égard.

M. BARKER : Mes remarques ne s'appliquent pas à l'honorable député de York-ouest (M. Campbell).

M. BELL : Il donnera un excellent vote.

M. BARKER : On pourrait me demander pourquoi je prétends que la section des montagnes ne rapportera rien en huit, neuf ou dix ans, et que l'intérêt du coût devra être capitalisé. Je n'en doute pas plus que je suis certain, en ce moment, de me trouver en la présence du très honorable gentleman. Le gouvernement a fourni tous les motifs possibles au Grand Tronc pour que ce chemin de fer ne rapporte rien. Personne n'ignore qu'au bout de sept ou huit ans tout chemin de fer quelconque est sujet à des frais énormes de renouvellements. Les traverses de la voie ont besoin d'être renouvelées, ainsi que tous les autres travaux en bois, et c'est toujours alors une phase très critique pour ces sortes d'entreprises. Ce sera alors à peu près le temps où on commencera à se demander si la section des montagnes rapporte 3 pour cent. Supposez-vous que le Grand Tronc ne profitera pas de ces trois ans pour remettre la voie en parfait état ? Quand même il n'y aurait pas d'argent pour payer les obligations garanties par le gouvernement, on trouvera bien moyen de payer les obligations par le Grand Tronc.

La compagnie paiera le quart des obligations garanties par le Grand Tronc, mais il n'y aura rien pour payer l'intérêt sur les

obligations garanties par le gouvernement. Pourquoi y aurait-il de l'argent pour payer cet intérêt ? Si le compagnie peut laisser le gouvernement le payer ; si elle peut renouveler les traverses et les ouvrages en bois sur toute l'étendue de la ligne, tout mettre en parfait ordre et employer ainsi les trois quarts du revenu net, elle aura l'avantage d'avoir fait fournir l'argent par le gouvernement et de lui en faire attendre le remboursement durant des années. Dans les circonstances, elle aurait bien tort de realiser des profits ; aussi n'en réalisera-t-elle pas, on peut en être sûr, elle connaît trop bien son affaire.

Mais il y a un autre point, et c'est celui-ci: D'après cette convention, le Grand Tronc aura la haute main sur le Grand-Tronc-Pacifique qui, de fait, ne sera qu'un simple masque. Le Grand Tronc sera en possession de tout le revenu, et ayant garanti lui-même un certain nombre d'obligations, il paiera l'intérêt sur ces obligations-là ; mais il n'y a rien dans le contrat qui permette au gouvernement de le forcer à payer l'intérêt sur les obligations portant première hypothèque. Par conséquent, l'intérêt payable pendant les trois années sera capitalisé et ayant avancé cet argent nous prendrons des obligations pour quarante ans à 3 pour cent. C'est une magnifique affaire pour le Grand Tronc ; il ne pourra pas emprunter à ce taux et il aura besoin de tout l'argent qu'il pourra trouver, environ sept ou huit ans après qu'il aura commencé à exploiter ce chemin.

J'ai parlé de l'augmentation de garanties par rapport à l'augmentation du coût de construction. Je dirai maintenant quelques mots de l'escompte possible par rapport aux obligations et de l'article du contrat où il est question de faire honneur à ces obligations-là. J'ai trouvé dans le dictionnaire impérial que les mots "faire honneur" signifient "remplir" les conditions ou y "satisfaire." Ainsi, le gouvernement dit : "J'ai consenti à garantir que les obligations rapporteraient une certaine somme ; si elles ne la rapportent pas je devrai combler la différence." Or, il y a deux ou trois moyens d'y arriver. Vous pouvez augmenter le nombre d'obligations dans une proportion suffisante pour obtenir cette somme. C'est ce qu'a fait voir l'honorable chef de l'opposition. Si les obligations se vendent à 90, vous en émettez assez pour obtenir la somme nécessaire. Un autre moyen, c'est celui que sir Charles Rivers-Wilson a exposé dans un court argument qu'il a présenté à ses gens. "Emettez les obligations au pair, dit-il, mais à un taux d'intérêt plus élevé, savoir : 4 pour cent." Alors surgit cette difficulté : augmenter le taux d'intérêt jusqu'à 4 pour cent, c'est nous obliger à payer 4 pour cent d'intérêt et à le capitaliser au même taux pour trois autres année. Dans ce cas, nous serions en plus mauvaise situation que d'après la proposition que mon honorable ami le chef de la gauche.

M. BARKER.

Mais le premier ministre a à sa disposition un autre moyen ; il en parle dans son discours (page 729, v.f., des Débats). Je citerai de ce discours une couple de phrases que j'ai déjà citées. Les voici :

Il est admis que, même en étant garanties par le gouvernement canadien dont le crédit est aussi bon que celui de n'importe quel autre gouvernement, ces obligations ne sauraient être vendues qu'avec un fort escompte. C'est pourquoi l'Etat s'est engagé à combler l'écart qui existera entre le prix de vente des obligations et leur valeur au pair. Comment s'y prendra-til ? Nous ne saurions le dire dans le moment.

Un peu plus loin, il ajoute :

Si la situation du marché se maintient et si les obligations sont vendues avec un fort escompte, le gouvernement devra augmenter sa garantie pour combler la différence entre le pair et le prix de vente des obligations.

Eh bien ! M. l'Orateur, si les obligations se vendent à grande réduction, le premeir ministre aura à payer beaucoup plus que les $34,000,000 dont il parle, pour faire honneur à ces obligations ; c'est-à-dire que si elles se vendent à 90, il aura à débourser $3,400,000 de plus. Il parle d'une réduction considérable. J'ignore si une réduction de 5 pour 100 serait considérable à ses yeux ; mais cela signifierait un versement de $1,-700,000 par le gouvernement à l'heureux syndicat qui manipulerait ces obligations. Ainsi, ce moyen serait le moins avantageux des trois, et pourtant, c'est celui que préfère le premier ministre ; il l'a dit. Il a dit aussi qu'il ne savait pas encore comment on s'y prendrait, que le gouverenemtn ne serait appelé à agir que plus tard et qu'il fallait lui laisser une certaine latitude à ce sujet. Le syndicat qui va s'occuper de ces obligations devra se réjouir d'avoir à traiter avec un gouvernement d'un commerce si facile. Si c'est $3,000,000 ou $4.000,000 que le premier ministre pense devoir donner de plus, on peut s'attendre que ce sera le double. Cette proposition du premeir ministre est tout à fait distincte et indépendante de la question de l'intérêt pour sept ans sur la somme additionnelle garantissant les frais de construction. Même au pair cette somme additionnelle serait $1,260,000 ; si l'on y ajoute ces $1,700,000 on aura $3,000,000 à payer tant comme intérêt pour sept ans que pour faire honneur aux obligations. Voilà encore un petit détail que les députés de la gauche devraient négliger. J'ignore ce qu'en pense le premier ministre, mais il me semble qu'il devrait d'abord s'entendre avec le Grand Tronc sur ce qu'il faut faire et soumettre cette décision à la Chambre avant d'agir. Il aurait dû au moins faire entendre à la Chambre, dans son discours à l'appui de cette résolution, ce que serait le résultat probable de l'engagement de faire honneur aux obligations. Il savait toujours bien qu'il avait à s'occuper d'obligations représentant une somme énorme. Il nous a parlé de la possibilité d'un escompte considérable. Pourquoi ne nous a-t-il pas dit précisément ou

approximativement ce que serait cet escompte ? A l'entendre, on aurait cru qu'il s'agissait simplement de quelques cents ou cent mille dollars. Or, il s'agit de millions et il ne nous dit rien de précis à ce sujet. Ses partisans n'ont pas la moindre idée des conséquences de tout cela. D'après le premier contrat, le peuple pouvait comprendre assez bien la situation ; nous n'avions pas alors à nous occuper de la vente des obligations, nous nous contentions de les garantir jusqu'au maximum de $30,000 par mille pour la section des montagnes et nous n'avions pas à nous occuper de savoir combien elles se vendraient. Nous garantissions $13,000 par mille pour la section des prairies et le prix de vente des obligations nous était parfaitement indifférent.

M. WILLIAM ROCHE : Combien vendra-t-on cette année ou l'année prochaine, relativement à la section de l'ouest, d'obligations sur lesquelles l'honorable député prévoit qu'il y aura un escompte ?

M. BARKER : Je réponds à l'instant à cette question. Je ne crois pas qu'il s'en vende du tout cette année ni l'année prochaine, mais j'admets avec le premier ministre qu'il y aura un escompte considérable. Je ne saurais dire s'il sera de 1, de 5 ou de 10 pour 100, mais le peuple assume le risque de le payer, quel qu'il soit.

M. A. T. THOMPSON : Ces obligations peuvent faire prime.

M. BARKER : Il faut que vous en répondiez. Il n'y aura pas de prime, et voici dans quelle situation le gouvernement a placé le peuple : si dans quatre ans, ou en aucun temps, les membres du syndicat appelé à négocier ces obligations viennent dire au gouvernement qu'ils peuvent en obtenir 95, et que le gouvernement trouve l'escompte trop considérable, ces messieurs lui répondront que s'il n'accepte pas ils vont les vendre à 95, et que s'ils les vendent pour moins il devra payer la différence et renoncer à tout recours contre eux. Ils diront au gouvernement : Vous ne sauriez prétendre que nous ne vendrons pas ; nous y sommes plus intéressés que vous-mêmes. Nous avons fait avec Cox et Cie de Toronto, courtiers, ou avec qui vous voudrez, un marché en vue de placer ces obligations à un certain taux. Si vous ne voulez pas que cela se fasse, assumez à vous seul tout le risque ; nous n'allons pas nous exposer à accepter forcément 90. C'est vous qui allez assumer ce risque-là.

Vous avez garanti non seulement les trois quarts du coût de construction quel qu'il soit, y compris l'intérêt durant la période de construction, mais encore la perte, quelle qu'elle soit. Vous avez virtuellement garanti que les obligations se vendraient au pair, parce que le Grand Tronc peut en faire ce qu'il voudra, et si vous refusez le premier marché qu'il vous offrira, ce sera à vos risques. Voilà la situation. Eh bien, M. l'Orateur, en mettant les choses sous le jour le plus favorable, le premier ministre ne peut guère dire qu'il ne croit pas qu'il y aura de l'escompte sur ces obligations. Cette marge devant être remplie par le gouvernement, comment le député d'Annapolis a-t-il pu dire que le peuple n'aurait pas un dollar à payer? Il savait fort bien que le gouvernement devait répondre de cet écart et cependant il fut applaudi lorsqu'il affirma, malgré tout, que le peuple n'aurait pas un dollar à payer. Oui, la droite a applaudi, comme s'il se fût agi d'une bagatelle pour le pays.

L'article 6 de la convention supplémentaire se lit ainsi :

> 6. Nonobstant toutes stipulations audit contrat, le gouvernement n'exercera aucun droit de prise de possession, de confiscation, ni de vente, pour cause de défaut de paiement des intérêts par la compagnie, aux termes des paragraphes trente et un, trente-deux et trente-trois dudit contrat, ou aux termes de quelqu'un ou de l'ensemble desdits paragraphes, à moins que tel défaut de paiement n'ait accumulé des arrérages représentant en totalité une somme égale à cinq années de tels intérêts, attendu que la compagnie n'est pas, par les stipulations desdits paragraphes, libérée de l'obligation de verser lesdits intérêts, non plus qu'autorisée à en différer le versement ou à les capitaliser.

Remarquez bien que le gouvernement n'exigera pas d'intérêt tant que la compagnie n'aura pas été cinq ans en faute. J'aurais pu comprendre cela. Mais :

> Tant que tel défaut de paiement n'aura pas accmulé des arrérages d'intérêts représentant une somme égale à cinq années de tels intérêts.

Tant qu'il n'y aura pas cinq ans révolus que la compagnie sera en faute, on ne pourra rien faire pour recouvrer cet argent. Le Grand Tronc ayant charge des revenus de cette compagnie pourra être en faute tous les six mois jusqu'à concurrence de neuf fois six mois, et cela impunément. Dans le dixième semestre il pourra payer l'intérêt des obligations et rester en faute durant quatre ans et demi. Pourvu qu'il ne soit pas en faute plus de quatre ans et demi à la fois, il pourra l'être impunément durant cinquante ans.

Pourquoi a-t-on rédigé le contrat de façon à accorder autant de liberté au Grand Tronc ? En vertu de la garantie qu'il donne le gouvernement devra verser de l'argent sans pouvoir prendre les mesures nécessaires pour le recouvrer, et la compagnie ne paiera pas d'intérêt sur la somme ainsi avancée, parce que le contrat ne dit pas qu'elle devra en payer.

J'arrive à l'article 7 de la convention supplémentaire. D'après la convention intervenue en premier lieu, le gouvernement garantissait des obligations portant première hypothèque, et le Grand Tronc, des obligations portant deuxième hypothèque ; mais d'après la convention supplémetnaire la première hypothèque devient ce que les imprimeurs appellent du pâté, et la deuxième hypothèque vaut tout autant sinon mieux

que la première. Le gouvernement est restreint, il ne peut ni forclore, ni vendre, ni exercer le recours d'un créancier hypothécaire. Il peut seulement confier l'administration du chemin à un agent qui en répartira le revenu selon le nombre des obligations, mais ne pourra acquitter les obligations portant première hypothèque. Alors, à quoi bon cette première hypothèque, puisqu'il devra distribuer le revenu selon le nombre des obligations ? Le gouvernement ne pourra exercer de recours ; mais, le Grand Tronc le pourra quant aux obligations qu'il aura garanties. Cette compagnie pourra s'emparer de tout ce qui appartiendra au Grand-Tronc-Pacifique, mais le gouvernement ne le pourra pas, et c'est là une des difficultés dont il aura à souffrir. Le Grand Tronc jouira d'un pourvoir absolu; le gouvernement le lui accorde et lui dit qu'il devra le conserver, et ce sont ces gens-là qui sont nos garants. Ils pourront employer l'argent à leur gré, et s'ils n'en ont pas assez pour payer et qu'ils soient obligés de payer pour le Grand-Tronc-Pacifique, ils pourront exercer tout recours permis par la loi, ce dont le gouvernement seul est empêché. Dans toute cette affaire, le gouvernement a les pieds et les poings liés, et le Grand Tronc est absolument libre.

L'honorable chef de l'opposition ayant discuté à fond les articles 9, 10 et 11, je n'y reviendrai pas, mais j'aborderai tout de suite l'article 21 du contrat intervenu en premier lieu. D'après cet article, si, à l'expiration de cinquante ans, le gouvernement ne croyait pas devoir exploiter lui-même la division de l'est, le Grand-Tronc-Pacifique devait avoir le privilège de prendre le chemin à bail pour un autre terme de cinquante ans. Mais le Grand Tronc n'étant pas satisfait de cette disposition, il est maintenant stipulé que si, à l'expiration de cinquante ans, le gouvernement ne croit pas devoir exploiter son propre chemin, il devra quand même accorder au Grand-Tronc-Pacifique, pour cinquante autres années, le droit de circulation et de halage, afin que le réseau du Grand Tronc ne souffre d'aucune solution de continuité dans l'ouest. Quel sera le résultat de tout cela ? Dépouillé de cette section du chemin le Grand Tronc veut avoir le privilège de s'en servir s'il en a besoin, et de se servir également de la section s'étendant de North-Bay à Winnipeg. Le Grand Tronc commande tout le trafic jusqu'à Winnipeg et depuis les provinces d'Ontario et de Québec jusqu'à North-Bay. Il a le droit de faire transporter son trafic par le gouvernement entre North-Bay et Winnipeg. Il commandera donc virtuellement tout le trafic et rendra ce chemin inutile au gouvernement, parce que celui-ci n'aura pas de quoi l'alimenter. Le Grand Tonc commandera le trafic aux deux extrémités de la ligne, tout le trafic destiné à parcourir la distance de900 milles qui sépare Winnipeg de North-Bay ; grâce à la section des prairies et des montagnes, il recueillera le trafic de l'ouest et le transportera jusqu'à Winnipeg.

Son réseau des provinces de Québec et d'Ontario y recueillera tout le trafic susceptible d'être recueilli et l'amènera à North-Bay, d'où cette compagnie le transportera plus loin. Le Grand Tronc aura donc tout le trafic passant par cette ligne et ne laissera au gouvernement que la partie improductive de cette propriété. Je ne sais vraiment à quoi pensaient les honorables ministres lorsqu'ils ont fait ce contrat. Ils auraient pourtant dû s'imaginer qu'en leur faisant de pareilles propositions le Grand Tronc avait une arrière pensée. Cependant, ils ont souscrit à ses désirs tout innocemment pour ne pas dire plus.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

A huit heures la séance est reprise.

BILL D'INTERET PRIVE.

EN COMITE—TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 10) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer de Campbellford, lac Ontario et de l'Ouest—(M. W. Ross, Ontario.)

Bill (n° 18) concernant la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest du Canada.—(M. McCreary.)

Bill (n° 25) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer de White-Horse et d'Alsek.—(M. Macpherson.)

Bill (n° 33) concernant la Compagnie de chemin de fer et de navigation de Vancouver, Victoria et de l'Est.—(M. Morrison.)

CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

Continuation du débat ajourné sur la motion de sir Wilfrid Laurier et sur celle de M. R. L. Borden en amendement.

M. BARKER : L'honorable ministre des Finances étant présent, je lui poserai la question que je posais à l'honorable premier ministre avant que la séance fût suspendue. Je disais qu'il était admis hors de tout doute que, d'après la convention supplémentaire, le pays devait garantir une plus forte somme d'obligations que d'après la convention de 1903. Je disais aussi qu'en vertu de l'article 32 de la convention de 1903 le pays s'était engagé à solder pendant sept ans l'intérêt de chaque dollar garanti; mais qu'il s'est fait imposer, par la convention supplémentaire, l'obligation de garantir $1,250,000 de plus, si l'on prend pour base du coût de la section des montagnes l'estimation du président du Grand Tronc, et cela, indépendamment de l'intérêt des trois ans qui doit être capitalisé, et indépendamment aussi de ce

que le pays peut être appelé à payer de plus en vertu du malheureux article 6 de la convention supplémentaire. Au cours du débat, l'autre jour, j'ai rappelé à l'honorable ministre que ses collègues le ministre de l'Intérieur, le député d'Annapolis et autres avaient répété à satiété que la garantie assumée par le pays n'avait aucune importance; que le chemin paierait par lui-même et que, par suite, il était indifférent que cette garantie fût plus ou moins considérable. J'ai rappelé que le premier ministre, le directeur général des Postes et le ministre des Finances lui-même avaient souligné ces observations de leurs applaudissements, comme si elles eussent été conformes à la vérité des faits.

L'honorable ministre est resté silencieux et n'a pas nié cette assertion. Le député d'Annapolis s'est écrié : " Qu'est-ce que cela peut faire ? La garantie que nous donnons ne coûtera pas un dollar au pays ". Le ministre des Finances était là et il n'a pas contredit cette déclaration.

Il l'a laissa passer comme étant l'une de celles qui pourraient influer sur la décision que nous aurons à rendre comme représentants du peuple, au sujet de cette convention. Je demanderai alors à l'honorable député, et je demande maintenant au ministre des Finances, s'ils savaient, à ce moment-là, que l'augmentation de la garantie aurait pour effet de faire payer au peuple, pendant sept ans, l'intérêt sur cette augmentation.

L'honorable M. FIELDING : Si l'honorable député (M. Barker) veut bien me le permettre, je vais répondre à l'instant. Je sais fort bien que nous devrons payer sept ans d'intérêt sur notre part de cette garantie, et comme elle est augmentée relativement à la section des montagnes en vertu de la nouvelle convention, cet intérêt s'élèvera à un chiffre plus considérable. Personne, que je sache, n'a fait de déclaration différente de celle-là, et si quelqu'un en a fait, je ne l'approuve pas.

M. BARKER: Cet aveu du ministre des Finances me fait plaisir. Cependant, l'honorable ministre était présent quand le député d'Annapolis a dit que cette augmentation de garantie n'exposait pas le peuple à payer un dollar de plus, et il n'a jamais——

L'honorable M. FIELDING : Je demande pardon à l'honorable député. Je ne me rappelle pas avoir entendu le député d'Annapolis parler ainsi. Je l'ai bien entendu déclarer, en termes généraux, que cette entreprise serait avantageuse au pays, mais je ne sache pas qu'il ait fait l'observation que l'honorable député (M. Barker) lui attribue. Si, toutefois, il a dit cela, je ne saurais l'approuver.

M. BARKER : Le premier ministre n'a pas nié, cet après-midi, qu'il fût présent. La question que je pose au ministre des Finances, je la lui ai faite à lui-même et il est resté coi. Il a applaudi le député d'Annapolis lorsqu'il a fait cet énoncé. Lui, le premier ministre, qui s'était chargé d'exposer ce sujet à la députation, il a induit, par son silence, la députation et le peuple à croire ce qu'alléguait le député d'Annapolis.

Le ministre des Finances était aussi présent. Je l'ai observé. Toute la droite a applaudi le député d'Annapolis, et le premier ministre n'a pas contredit une seule de ses paroles. On n'en aurait jamais contredit une seule, si je n'avais fait voir, cet après-midi, que l'article 32 de cette convention aura pour effet de nous faire payer sept années d'intérêt sur l'augmentation de la garantie. Il est vraiment extraordinaire que le ministre des Finances du Canada n'ait pas cru devoir contredire pareilles déclarations faites en sa présence et à portée de son entendement. Il est étrange qu'on puisse ainsi tromper la députation et le peuple sans que le ministre des Finances élève une protestation. Il suffirait qu'il fût alors présent et qu'il s'abstînt de protester, pour que toute la députation restât convaincue de l'exactitude des dires du député d'Annapolis. D'autres députés ont répété cette même déclaration. Le ministre des Finances doit l'avoir entendu énoncer par son collègue le ministre de l'Intérieur; cependant, il n'a jamais contesté ni mis en doute que l'augmentation de la garantie eût seulement pour objet d'inspirer plus de confiance à ces gens timorés d'Angleterre qui ne sont pas aussi bien avisés que ces messieurs de la droite. L'honorable ministre des Finances a entendu cela——

L'honorable M. FIELDING : Je n'ai entendu faire aucune assertion qui ne fût conforme à ce que je viens de dire.

M. BARKER : J'affirme que l'honorable ministre était présent.

L'honorable M. FIELDING : Je regrette de le dire, je ne suis pas resté ici durant tout le débat.

M. BARKER : Je ne suis pas certain que le ministre ait entendu ce qu'a dit le député d'Annapolis, mais j'affirme qu'il était alors présent, qu'il a écouté parler l'honorable député et qu'il était à portée de l'entendre.

L'honorable M. FIELDING : Je ne l'ai entendu dire rien dans le sens que——

M. BARKER : Le député d'Annapolis n'était qu'à quelques pas en arrière du ministre des Finances, il parlait d'une voix de stentor et on pouvait l'entendre facilement de n'importe quelle partie de la Chambre. Or, voici ce qu'il a dit :

Au sujet de ces concessions, je tiens à dire que la convention telle que modifiée ne coûtera pas un dollar au pays.

Le ministre des Finances était présent, et il n'a jamais contredit cette déclaration. Il vient dire aujourd'hui qu'il ne partage pas l'avis de l'honorable député, et il avoue que

ce dernier s'est trompé. Que ne le disait-il pas dans ce temps-là. Cette déclaration s'adressait à la Chambre et avait trait à une question de la plus grave importance. Il s'agissait de savoir si on allait obliger le peuple à payer $1,260,000 d'intérêt que le Grand Tronc, en 1903, avait promis de payer lui-même.

Voilà comment se conduit le ministre des Finances, celui-là même par qui le peuple s'attend à être protégé dans une circonstance comme celle-ci. A qui est-ce de défendre l'intérêt du peuple en pareil cas, sinon au ministre des Finances ? Le peuple ne s'attendrait peut-être pas à ce que le premier ministre se montrât particulièrement expert en une matière comme celle-ci. Que dis-je ? Il y a une heure il ne paraissait pas saisir le point en question ; j'y ai appelé son attention et il ne voyait évidemment pas la différence que j'ai signalée. Il était dans la même situation que le député d'Annapolis, qui déclarait avec beaucoup de vérité, sans doute, que cela ne faisait pas pour un dollar de différence au pays. Non, pas pour un dollar, mais pour $1,260,000 ; et le ministre des Finances a paru appuyer cette allégation de son silence. Voilà dans quelle situation il s'est mis. Mais dans quelle situation a-t-il mis le gouvernement ? Le ministre de l'Intérieur a parlé, apparemment, au nom de tout le ministère, au point de vue financier de cette question de chemin de fer. Le ministre qui, jusqu'à ce moment, s'est abstenu de dire un seul mot sur ce sujet dans la Chambre, c'est le ministre des Finances du Canada. M. l'Orateur, j'ai beaucoup de respect pour lui, mais je trouve absolument étrange qu'il n'ait rien dit lorsque le député d'Annapolis a fait cette allégation, et qu'il vienne avouer à présent qu'il la savait fausse.

L'honorable M. FIELDING : Je ne crois pas que personne ait été induit en erreur. Nous avions déjà convenu de garantir les trois quarts, c'est-à-dire jusqu'à concurrence de $30,000 par mille. Nous convenons maintenant de garantir les trois quarts du coût, quel qu'il soit, et s'il excède $30,000 par mille, nous devons garantir la différence et payer l'intérêt sur icelle pendant sept ans. Je ne pense pas que personne ait compris autre chose.

Quelques DEPUTES : Très bien !

M. BARKER : Très bien ! s'écrie la droite, ouand c'est tout le contraire qu'a dit le député d'Annapolis. Comme autant de perroquets, ces messieurs de s'écrier " très bien " quand le ministre des Finances a parlé et de pousser le même cri lorsque le député d'Annapolis énonce une affirmation contraire à celle du ministre. Voilà avec quelle dignité ces messieurs croient devoir traiter cette question.

Mais, M. l'Orateur, il ne s'agit pas de savoir si l'honorable député ou le ministre de l'Intérieur a dit dans son discours que nous garantissons le paiement d'une somme plus considérable et que nous nous engagions à la payer. Personne n'a besoin d'explications à ce sujet. Le contrat intervenu en premier lieu contenait un article tout différent : l'article 32. Ces messieurs ne l'ont pas remarqué car ils semblent n'en rien connaître. Bien que la question se discute ici depuis plusieurs jours, avant que j'eusse adressé la parole, cet après-midi, pas un seul ne s'est aperçu qu'en garantissant une somme plus considérable nous nous obligeons à payer de l'intérêt sur cette somme pendant sept ans. Pas un seul, et voici qu'au dernier moment l'honorable ministre vient l'avouer. Il dit qu'il le savait, et nous devons prendre sa parole ; mais les autres députés ministériels n'ont pas nié qu'ils l'ignoraient. Il est certains articles de la convention supplémentaire que j'aurais pu discuter, mais d'autres députés les ont traités à fond, et il en est d'autres qu'il vaudrait mieux discuter plus tard et que pour cette raison, je laisserai aussi de côté pour le moment. Puisque le ministre des Finances semble connaître mieux que ses collègues cete convention, je profiterai de sa présence pour lui demander où est le contrat prévu aux paragraphes 2 et 3 de l'article 7 de la loi concernant le chemin de fer transcontinental. Je voudrais savoir où il est.

L'honorable M. FIELDING : Jamais on n'a appelé mon attention sur cette matière ; je ne redoute donc pas la question que mon honorable ami pourrait me poser.

M. BARKER : Cette convention n'existe pas, et c'est là toute la difficulté. Le gouvernement a déposé tous les documents sur le bureau de la Chambre. Dans la loi concernant la construction d'un chemin de fer national à travers le continent on trouve l'article suivant, inséré à la demande pressante de l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) :

Nonobstant les dispositions du présent acte ou du contrat, Sa Majesté le Roi agissant pour le Canada, ne sera pas tenue ou obligée d'accomplir, remplir ou mettre à exécution aucune des conventions, entreprises, conditions ou stipulations contenues dans le contrat de la part Sa Majesté, agissant comme susdit, à moins que la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada ne convienne et n'arrête, et tant qu'elle ne sera convenue et n'aura arrêté comme suit avec Sa Majesté, agissant comme susdit :

(a) Qu'elle garantira les obligations de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pour le solde nécessaire au parachèvement de la division de l'Ouest mentionnée dans le contrat, ainsi que visé en la clause 34 du contrat ;

(b) Qu'elle acquerra et prendra des actions ordinaires de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique jusqu'à concurrence d'au moins $24,900,000, ainsi qu'il est stipulé à l'article 27 du contrat.

Je voudrais demander à l'honorable ministre des Finances s'il n'y a pas ici quelque chose qui aurait échappé aux autres membres du cabinet. A-t-on oublié que ces stipulations qu'on nous demande, aujourd'hui, d'approuver, doivent être ratifiées par un contrat conclu par et avec la Compagnie du Grand Tronc? J'aimerais savoir, M. l'Orateur, si cette compagnie a fait un tel traité avec le gouvernement. Les ministres n'ont pas produit ce document ; ils n'ont pu seulement obtenir le consentement des actionnaires du Grand Tronc pour conclure une semblable convention.

L'honorable M. FIELDING : Je suis bien prêt, autant que faire se peut, à fournir tous les renseignements possibles à mon honorable ami, mais il trouverait inconvenant d'occuper tout son temps à faire la leçon aux membres du gouvernement. Cependant, je dirai à l'honorable député que le temps n'est pas encore arrivé pour nous de conclure ce traité. Celui-ci doit être basé sur le premier contrat, et comme ce dernier a été modifié, nous devons attendre l'heure—qui n'est pas encore venue—de mettre en vigueur cette convention, et c'est pour cela qu'elle n'a pas encore été conclue. Si je me rappelle bien les faits, ce contrat n'a pas été fait.

M. BARKER : A la page 3 de la correspondance déposée par le gouvernement, je trouve ce qui suit :

> Les conditions auxquelles le Grand Tronc doit acquérir les actions ordinaires du Grand-Tronc-Pacifique et les obligations qu'entraînera telle acquisition devront être pleinement établies et faire l'objet d'un contrat.

Le gouvernement va-t-il laisser subsister cette stipulation dans la forme qu'elle a maintenant? Devra-t-elle être l'objet d'une étude plus complète? L'an dernier et au cours de cette session, nous avons discuté les conditions auxquelles le Grand Tronc doit acquérir ces $25,000,000 d'obligations. L'honorable ministre des Finances prétend-il que le gouvernement en est rendu à cette phase des négociations, sans savoir ce que seront ces conditons, bien que la compagnie indique dans cette correspondance que ces dernières devront être établies? Existe-t-il une entente en ce qui concerne ce que le Grand Tronc doit donner en retour de ces $25,000,000 ? Dans le cas contraire, a-t-on oublié certaines stipulations? Je crois, M. l'Orateur, qu'il en est de cete question comme de celle du paiement de l'intérêt pendant sept années : le gouvernement n'y a jamais songé. Ce sujet est tout à fait nouveau, et jamais le ministre des Finances ne l'a discuté ; il n'en connaît absolument rien.

Le gouvernement se trouve dans cette ignorance complète dont il a fait preuve relativement aux études faites en vue du tracé projeté du Grand-Tronc-Pacifique. Le ministre des Chemins de fer et Canaux. (M. Emmerson) nous a dit que ces études se poursuivaient sur les embranchements ; le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) a déclaré que la ligne de Winnipeg à la frontière qui sépare Ontario de Québec, avait été complètement tracée. Qui devons-nous croire ? L'honorable ministre des Finances a dit qu'il savait qu'on devait payer l'intérêt pendant sept ans——

L'honorable M. FIELDING : Et c'est là ce que tout le monde prétend.

M. BARKER : Dans ce cas, je dirai simplement que le ministre de l'Intérieur aurait employé le langage le moins sincère dont on puisse se servir ici. En parlant comme il l'a fait, il a insulté la Chambre, s'il savait que l'augmentation de la garantie représentait le paiement, à même les deniers publics, de $1,250,000. Mon honorable ami (M. Fielding) affirme que les ministres étaient au courant de ces faits ; je ne le crois pas. Je ne puis imaginer que le ministre de l'Intérieur aurait eu l'effronterie de faire la déclaration dont j'ai parlé, s'il savait qu'elle était mensongère. Je dois accepter l'assertion de l'honorable ministre des Finances, mais j'en suis chagrin pour lui, car il n'aurait pas dû garder le silence, s'il connaissait ce détail important.

Tous les membres de la gauche qui ont pris part à ce débat, ont affirmé ce que j'avance, ce qui n'a pas été contredit même par le chef du gouvernement qui se trouvait présent ici, lorsque cette question a été soulevée. Aujourd'hui, l'honorable ministre des Finances ne peut nier notre assertion. Je n'ai et ne prétends pas avoir le droit de soumettre mon honorable ami (M. Fielding) à un contre-interrogatoire. Pourtant, il serait bien important de savoir de lui s'il existe des difficultés entre le gouvernement et la Compagnie du Grand Tronc, au sujet de l'acquisition de ce capital-actions. Ce sujet est bien de nature à faire surgir des heurts et des discussions. Le contrat supplémentaire contient un article dont la rédaction ne nous permet pas de savoir quels sont les droits respectifs du gouvernement et du Grand Tronc. Cette compagnie a le droit de vendre la moitié de ces $25,000,000 du capital-actions mais elle doit conserver la haute-main sur l'administration de ses affaires. Dans le cas qui nous occupe, il s'agit de $45,000,000. Comment la compagnie pourrait-elle arriver à son but, sans vendre la moitié de ces $45,000,000 d'actions ? Un seul moyen s'offre à elle ; il consiste à introduire au Canada ce système qu'on a adopté aux Etats-Unis et qui laisse le champ libre à plus de vols, plus de trusts, plus de monopoles qu'on n'en saurait trouver dans aucun pays du monde. Le gouvernement a-t-il l'intention de conclure une convention secrète avec le Grand Tronc pour établir un trust permettant à cette compagnie de mettre sur le marché des millions de dollars de capital-actions et, tout en ne possédant pas ces actions, d'avoir le haute-main sur les porteurs de ces dernières ?

S'il n'en est pas ainsi le Grand Tronc doit mettre en vente des actions au montant de $12,500,000, et en conserver pour $22,-

500,000. Cependant, l'honorable gentleman fera croire à la Chambre que la compagnie n'aura des actions que pour un montant de $25,000,000, en tout. Si l'on additionne les $12,000,000 d'actions que le Grand Tronc mettra sur le marché—les $22,500,000 qu'il détient, on a un total de $35,000,000 de capital-actions. Le ministre des Finances rencontrera de grandes difficultés à régler cette différence entre ce que le Grand Tronc a l'idée de faire et ce que le gouvernement s'attendait à voir s'accomplir. En dépit de ses protestations, je suis convaincu que les jurisconsultes de la couronne auront fort à faire sous ce rapport. Je me rappelle le langage qu'a tenu l'honorable ministre, à la dernière session, à propos de ce capital-actions. Il a déclaré alors que la grande protection que le contrat de l'an dernier accordait au Canada, provenait de ce que le Grand Tronc devait détenir chaque dollar de ces $25,000,000 d'actions, qu'il ne lui était pas permis d'en vendre une seule. C'étaient là ses propres expressions qu'a répétées ici, l'autre jour, l'honorable député d'Annapolis (M. Wade), mais elles ne valent pas plus dans la bouche de l'un que dans la bouche de l'autre. Cette stipulation qui était d'une importance vitale pour les intérêts du pays, il y a quelques mois à peine, ne mérite plus maintenant d'appeler un seul instant l'attention de la Chambre. Elle est par trop triviale. L'honorable ministre des Finances avait entrepris de prouver que la Compagnie du Grand Tronc n'aurait pas la permission de spéculer sur ces actions, mais qu'elle devrait les conserver. Voici ce qu'il disait :

Ce qui fait la force de cette entreprise, c'est que la compagnie du Grand Tronc ne se contente pas de s'appuyer, mais qu'elle est encore partie au contrat. Si le Grand Tronc acquérait le nouveau capital-actions à 75 cents d'escompte, il ne pourrait le revendre, le lendemain, à 26 cents, pas plus qu'il ne lui serait loisible de le vendre 100 cents plus tard. Il doit détenir exclusivement ces valeurs.

L'honorable ministre n'entendait peut-être pas aller aussi loin. Pourrait-il nous faire connaître les changements opérés en faveur du peuple, dans le dernier contrat, et qui donnent raison au gouvernement d'accorder de nouvelles faveurs au Grand Tronc ? Cette compagnie a diminué sa garantie ; le gouvernement a augmenté la sienne. On accorde au Grand Tronc d'autres privilèges quant au capital-actions, et la population du pays n'en retire aucun bénéfice. Si la compagnie doit garantir une faible partie des obligations se rapportant à cette transaction, pourquoi le peuple canadien qui garantit une partie plus forte de ces valeurs, ne retirerait-il pas sa part de ce capital-actions ? Tout ce dernier passe aux mains du Grand Tronc. Les ministres n'ont pas jugé à propos de protéger assez les intérêts du peuple pour permettre à celui-ci de s'intéresser à cette entreprise suivant sa garantie. Le ministre des Finances ajoute :

On ne permettra pas que ce capital-actions soit mis sur le marché et passe aux mains d'autres personnes ; plus tard, on en tiendra peut-être compte lorsqu'il s'agira de déterminer les tarifs de transport, comme capital ayant une valeur fictive.

Que voulait donc dire alors le ministre des Finances et qu'entend-il déclarer aujourd'hui ? On va mettre sur le marché des actions au montant de $12,000,000 qui n'ont qu'une valeur fictive, et dont on pourra plus tard tenir compte dans la règlementation des tarifs de transport des marchandises. Cependant, l'honorable député d'Annapolis nous affirme le contraire. Il fait peine de voir que les membres de la droite ne peuvent tomber d'accord sur ce point important. Aujourd'hui, nous en avons vu deux—

Une VOIX : Trois.

M. BARKER : Je vous demande pardon.

Une VOIX : Quatre.

M. BARKER : Oui, quatre. Quelquefois on n'en compte qu'un, mais jamais le même ne réapparaît. Un vrai kaléidoscope, quoi ! Ils se succèdent sans interruption, et l'on ne sait jamais qui s'occupe des intérêts du gouvernement et de ceux du pays. Je ne crois pas qu'un seul des membres qui occupent, à l'heure qu'il est, les banquettes du gouvernement, ait assisté à la séance de cet après-midi. Et, pourtant, nous discutons une question qui met en jeu $155,000,000 tirés du trésor public, et l'on ne peut trouver deux membres de la droite qui s'accordent sur cette matière. Le ministre de l'Intérieur fait une assertion que tous ses partisans s'empressent de gober, l'honorable député d'Annapolis tout le premier. Celui-ci se voit approuver par l'honorable représentant de Hants (M. Russell), tandis que mon honorable ami d'Haldimand (M. Thompson) vient nous raconter l'histoire d'un individu qui endossait les billets d'un millionnaire. Voilà l'exemple que nous donne la droite, alors qu'il s'agit de discuter la transaction la plus considérable, la plus importante que nous ayons eu à résoudre—tout le monde l'admettra—depuis la confédération. L'an dernier, le ministre des Finances disait :

Nous avons cru, pour plusieurs raisons,——

Il n'indique pas ces dernières.

—que le Grand Tronc devait acquérir ces actions, sans pouvoir les vendre. Nous avons donc fait des instances dans ce sens.

Aujourd'hui, la compagnie va vendre des actions au montant de $12,500,000, soit la moitié du capital-actions ; mais il reste $20,000,000 dont le gouvernement ne s'est pas préoccupé, et que le Grand Tronc peut vendre sans la permission des ministres. La Compagnie du Grand-Tronc peut acquérir du Grand-Tronc-Pacifique $45,000,000 d'obligations, en retour de la garantie dont il est question dans le projet de loi soumis à la Chambre. D'après ce contrat, le Grand-

Tronc aura la pleine liberté de vendre toutes les obligations qu'il voudrait mettre sur le marché, tant que les directeurs de cette compagnie pourront compter sur le vote des personnes qui ne possèdent pas de bonne foi ces valeurs, alors que les véritables porteurs n'ont pas le droit de voter. Si je considère l'extrême habileté avec laquelle le gouvernement a jusqu'ici mené ces négociations, je ne doute pas que les ministres s'attendent à recevoir l'autorisation de continuer ces négociations ; je suis certain que le ministre des Finances et le pays doivent lui confier, ainsi qu'à ses collègues, la tâche de régler tout ce qui se rapporte à ce capital-actions—question qui ne sera réglée qu'après l'adoption de ce contrat par la Chambre.

Nous donnons au gouvernement des pouvoirs aussi étendus que ceux dont jouit un avocat dans une cause : il pourra travailler dans son intérêt, non dans celui du pays. Mais il y a plus, le très honorable premier ministre nous a dit qu'il voulait se réserver le pouvoir, malgré que nous soyons parties à ce contrat, d'agir conformément aux désirs du gouvernement, quant aux conditions et au mode relatifs à la disposition de ces $34,000,000 d'obligations. Mon honorable ami doit évidemment croire qu'il suffit d'un simple décret de l'Exécutif pour mettre le pays à la remorque du gouvernement. Pourquoi, dans ce cas, convoquer le parlement? Le gouvernement veut absolument qu'on l'autorise à agir à sa guise ; qu'on le laisse libre de disposer de ces $25,000,000 de capital-actions de la façon et aux conditions qui lui plairont, et cela, en dépit des déclarations solennelles du ministre des Finances qui disait qu'on ne devait jamais permettre pareille anomalie. Les ministres veulent avoir le pouvoir de négocier avec un syndicat les conditions de l'émission d'obligations au montant de $34,000,000, et le montant en argent sonnant qu'ils paieront par suite de la perte occasionnée par cette transaction. Et ils sont sérieux en faisant cette demande au parlement ! Eh bien, je ne puis que m'écrier : Si les affaires du Canada doivent être conduites de cette façon par ce gouvernement libéral, que le ciel protège notre pays !

Je veux ajouter quelques mots à ce que j'ai déjà dit sur la question de la nationalisation des chemins de fer. J'ai extrait certains chiffres du rapport du ministre des Chemins de fer dont il me fait peine de constater les absences fréquentes de la Chambre. J'ai étudié ces chiffres afin de voir quelles pourraient être, pour notre pays, les conséquences de la possession de nos voies ferrées par quelques compagnies particulières. Je constate que le Grand Tronc possède actuellement 3,079 milles de voie ferrée au Canada (je ne tiens pas compte de la longueur de sa ligne aux Etats-Unis) ; s'il exploite ce chemin de fer à travers le continent, il se trouvera à avoir de plus 3,400 milles de voie ferrée, formant un total de 6,479 milles. Le Pacifique a 6,928 milles de voie ferrée ; il en construit 364 autres milles ; il aura donc une longueur de 7,292 milles. Le chemin de fer Canadien du Nord compte 1,650 milles de voie ferrée terminée ou en voie de parachèvement ; la longueur de sa ligne à Edmonton sera de 900 milles ; son prolongement à Port-Simpson aura une longueur de 500 milles, soit en tout 5,050 milles de voie ferrée. Ces compagnies ont donc la haute main sur 16,821 milles de chemin de fer. Je veux appeler l'attention de la Chambre sur le fait que sous la direction de trois hommes, les gérants de ces compagnies se trouvent 16,821 milles de voies ferrée, une armée d'employés, d'électeurs. Trois hommes, le gérant du Canadien du Pacifique, celui du Grand Tronc et celui du chemin de fer Canadien du Nord, auront la haute main sur 16,821 milles de chemin de fer et sur tous les employés de ces compagnies. Sans doute, M. l'Orateur, je crois que, en thèse absolue, aucun de ces gérants n'a la haute main sur le vote des employés de ces compagnies, mais on ne peut nier l'influence déraisonnable et injuste que chacun de ces gérants peut exercer, et qu'il exerce malheureusement trop souvent, sur ces subordonnés. On doit se rappeler que presque tous ces employés sont des hommes ayant atteint et dépassé l'âge de majorité, et qu'ils se trouvent électeurs. Il y a plus ; tous ceux qui connaissent ce qui se passe dans le pays, savent l'influence que ces gérants de chemins de fer possèdent sur les marchands et les manufacturiers, surtout si deux ou trois compagnies, ayant des intérêts identiques dans un endroit quelconque, s'entendent entre elles.

On peut prétendre que ces compagnies se feront toujours concurrence, mais quand l'intérêt d'un chemin de fer s'oppose à l'intérêt public, ces trois gérants s'entendent entre eux, et grâce aux divisions politiques, ils peuvent mener le pays à leur guise. N'est-ce pas là une question sérieuse que nous devrions étudier, avant de nous occuper, pour la résoudre définitivement, de la question de la nationalisation des chemins de fer ? A mon avis, si nous sommes parties à ce contrat qui durera 50 ans et peut-être un siècle, si nous mettons sous la haute-main du Grand Tronc cette voie ferrée considérable, nous pouvons fort bien dire que s'en est fini de la nationalisation des chemins de fer du pays. Qu'on me permette de poser autrement la question : supposons que, dans certaines occasions, ces trois gérants unissent leur influence à celle du ministre des Chemins de fer qui est chargé de l'administration et de l'exploitation de 1,550 milles de chemin de fer et qui a sous ses ordres un certain personnel ; nous aurons 18,371 milles de voie ferrée sous la haute-main de quatre hommes. Que ces derniers s'unissent, et nous aurons un gouvernement libéral ou conservateur corrompu, malhonnête, gaspilleur, que ces hommes auront maintenu au pouvoir malgré la volonté du peuple. Je n'entends pas dire que cela règle la question de la nationalisation des chemins de fer, mais ce n'est pas moins une considération importante

à étudier. Je n'ai pas l'intention de discuter cette question qui, je crois, est du domaine public ; elle doit être étudiée et le peuple, à quelque classe qu'il appartienne, la débat ; les parties politiques ne doivent pas en faire maintenant un article de leur programme. Ce serait causer un tort incalculable au pays que de conclure ce contrat dont l'exécution sera bien de nature à nuire à l'étude de ce problème.

J'espère que dans les allusions que j'ai faites aux deux ou trois personnes qui sont à la tête de ce projet, on ne supposera pas que j'ai des griefs contre quelqu'un d'entre eux. Deux de ces gérants viennent d'un pays étranger. Je ne veux pas me servir de ce fait pour les rabaisser dans l'opinion publique, pas plus que je ne voudrais le faire à l'endroit d'aucun autre gérant de chemin de fer. Mais, M. l'Orateur, on doit considérer si les intérêts commerciaux et politiques du Canada doivent être soumis à l'influence—maligne, si vous voulez—de deux ou trois hommes, qu'il s'agisse ou non des gérants actuels, qui ne sont pas sujets canadiens et dont les actes peuvent avoir leur contre-coup sur la situation du pays.

Je me suis efforcé de faire voir ce que je considère constituer des vices radicaux dans le contrat dont il est question dans cette résolution. Si j'ai employé parfois des termes énergiques, c'est parce que je connais parfaitement mon sujet. Je crois que les commentaires que j'ai faits démontrent que j'avais raison d'employer ces expressions pour caractériser la nature des négociations qui ont eu lieu. Je ne m'étonne pas qu'on ait commis des bévues. Le contraire m'aurait surpris. Qu'est-il arrivé ? Le très honorable premier ministre a, de fait, renvoyé de son ministère le seul homme qui eût de l'expérience dans les matières de chemins de fer, et qui, pour cette raison même, aurait pu régler cette question. L'ex-ministre des Chemins de fer s'en est occupé tellement qu'on le força de se retirer du cabinet. Qu'a-t-on fait ensuite ? Le premier ministre n'ayant aucune expérience, aucune connaissance de ce qu'il entreprenait, se mit en lice contre M. Hays qui est reconnu comme un expert très versé dans ces matières. Sous ce rapport, c'est un des hommes les plus habiles du pays. Le chef du gouvernement s'est attaqué à trop forte partie et il a été terrassé. Qui aurait pu s'attendre à autre chose ? Le premier ministre a compté sur ses partisans pour faire approuver sa conduite, et, apparemment, il avait certaines raisons d'entretenir cet espoir.

Mais, M. l'Orateur, il est déplorable d'avoir à constater que, dans une question où plusieurs millions de dollars sont en jeu, les négociations ont été entreprises par un homme qui ne connaissait pas le moindre détail de cette affaire. Il ne s'est pas privé seulement des services de son ministre des Chemins de fer, mais encore de l'aide qu'auraient pu lui prêter les fonctionnaires du ministère des Chemins de fer et Canaux, tandis que le gérant du Grand Tronc pouvait compter sur le concours d'un personnel compétent et expérimenté. Voilà ce que démontre le résultat. Le premier ministre n'avait pas un homme capable de l'aider dans cette tâche difficile—jusqu'à présent, il ne s'est pas adressé aux fonctionnaires du ministère des Chemins de fer et Canaux qui ont des connaissances théoriques et pratiques de ces matières. A la dernière minute même, ce n'est pas le ministre des Chemins de fer et Canaux qui fournit les renseignements dont le gouvernement a besoin, c'est le ministre de l'Intérieur qui envoie à Montréal, à la recherche de ces renseignements, un des fonctionnaires de son ministère, un homme dont le travail consiste à dessiner des cartes géographiques. Voilà la besogne qu'accomplit le gouvernement actuel et qu'on ne doit pas s'étonner si les négociations ont eu le résultat que nous constatons. La question qui se pose maintenant est celle-ci : qui souffrira de tout cela ? Le premier ministre reconnaîtra-t-il l'erreur qu'il a commise, ou laissera-t-il le pays en subir les conséquences ? C'est là la question qui se dresse devant le public à l'heure qu'il est. Inutile de faire voir aux membres de la droite combien nombreuses et sérieuses sont les bévues qui ont été commises. Ils sont toujours prêts à crier : Ecoutez ! écoutez ! à chaque déclaration de leurs chefs, et lorsque des assertions différentes sont faites, ils répondent encore : Ecoutez ! écoutez ! Voilà comment sont conduites les destinés du Canada, et nos adversaires semblent se réjouir de cet état de choses. Ils devront bientôt avoir le plaisir de se présenter devant leurs électeurs et de leur expliquer ces questions. Je ne crois pas qu'ils soient si gais alors. S'ils rient, ils riront jaune.

M. l'Orateur, j'ai parlé peut-être plus longtemps que je ne devais le faire. J'ai étudié très sérieusement ces deux contrats. Je prétends avoir, trente années durant, été mêlé à des négociations de ce genre, mais jamais je n'ai vu de convention basée sur des erreurs semblables à celles que j'ai relevées dans le contrat qui nous occupe. Les négociations du commencement à la fin présentent un aspect déplorable, misérable et désolant, et ce triste paysage n'est égayé que par cette fleur qui s'épanouit au souffle du printemps, fleur dont nous a parlé le très honorable premier ministre.

M. A. W. PUTTEE (Winnipeg) : M. l'Orateur, lorsque, l'an dernier, la Chambre a délibéré sur ce qui fait l'essence de ce contrat, j'expliquai longuement l'attitude que j'entendais prendre sur cette matière et la politique qui, à mon sens, devait être suivie de préférence à celle adoptée par le gouvernement. J'ai terminé mon discours en proposant un amendement en faveur de la nationalisation des chemins de fer du pays et de leur exploitation par l'Etat. Je crois encore que le gouvernement aurait agi sage-

ment s'il eût accepté ma manière de voir. A l'heure qu'il est, il y a plus de députés, plus de citoyens qu'il ne s'en trouvait alors, qui sont convaincus que le gouvernement aurait dû, pour l'avantage du pays, accepter l'amendement que j'ai soumis. Je n'ai pas l'intention, M. l'Orateur, de reprendre, aujourd'hui, cette discussion. Le débat se fait ou est supposé s'engager et se continuer sur certaines concessions en faveur de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et qui modifient le contrat adopté l'an dernier. Vous avez dû constater, M. l'Orateur, que tous les membres de la droite qui ont pris part à ce débat, n'ont prêté que très peu d'attention à ces modifications.

Pourtant, dans l'esprit de chacun de ces députés surgissait cette question bien naturelle : Pourquoi ne pas posséder ce chemin de fer national à travers le continent, s'il faut en payer le coût de construction ? Il est encore à remarquer que tous ceux qui ont voté en faveur de ce contrat, l'an dernier, suivront la même attitude à l'égard de ces concessions. C'est, à mon sens, la conclusion logique de leur conduite. Tous les membres de cette Chambre qui, dans l'état de choses qui existe actuellement dans notre pays, ont pu se déclarer jusqu'à présent favorables à une convention conclue entre le gouvernement et une compagnie particulière, pour la construction d'une nouvelle ligne transcontinentale, n'hésiteront certainement pas à accepter, à ratifier tous les changements qu'on a fait subir depuis à ce traité. C'est peut-être l'occasion de dire :

Ces concessions sont importantes, considérables et elles peuvent avoir des conséquences énormes ; cependant, les partisans de cette convention, à de rares exceptions près, ont négligé d'en étudier et discuter les détails. C'est un des vices de ce système que je signalais, l'an dernier, en disant que, dès la mise en vigueur, avant même l'application de ce contrat, on nous demanderait de délibérer une foule de concessions en faveur de la compagnie. Quelques députés ont prétendu que cela démontrait que ce traité était plutôt favorable au gouvernement qu'au Grand-Tronc-Pacifique lui-même. Je n'ai pu accepter cette manière de voir, l'an dernier, et il m'est impossible de modifier l'opinion que je me suis formée alors. Un des vices qu'on relève dans un contrat de ce genre, c'est qu'il nous faut mesurer notre progrès, notre marche vers le développement du pays, d'après l'opinion que s'en forment des personnes qui sont portées à cette conviction et qui vivent bien loin de nous. Ce n'est pas parce que ce traité ne leur était pas avantageux que les directeurs de la Compagnie du Grand Tronc n'ont pas osé le soumettre aux actionnaires de ce chemin de fer.

Ceux d'entre ces derniers qui demeurent en Angleterre, n'ont jamais eu la réputation d'être optimistes en ce qui concerne l'avenir du Canada. Il nous est impossible d'imaginer qu'ils peuvent avoir cette idée de notre avenir, ces espérances de développement et de prospérité que se forment notre gouvernement et notre peuple. Pourtant, grâce à ces concessions, nous remettons le sort de notre pays entre les mains de ces étrangers. On nous demande, en vérité, d'assumer une responsabilité qui n'est ni définie, ni établie. En vertu du contrat de l'an dernier, nous devrions garantir les obligations, je parle de la section des montagnes, jusqu'à concurrence d'un montant représentant 75 pour 100 du coût de construction ; aujourd'hui, on nous demande de laisser aux autres parties intéressées le pouvoir de fixer ce percentage. Nous abandonnons notre droit de confiscation pour adopter un autre système tout à fait inconnu ici. Il est évident, ce me semble, que les directeurs du Grand Tronc ont suivi attentivement la discussion qui s'est faite ici, l'an dernier, et qu'ils en sont arrivés à la conclusion, après avoir étudié les nombreux renseignements apportés, après le débat qui s'est engagé entre les deux côtés de la Chambre, que la réalisation de ce projet était passablement incertaine ; ils se sont demandé si la ligne de Winnipeg à Moncton serait construite. Nous avons une preuve de cela dans le fait qu'ils nous demandent de leur accorder le privilège de louer une partie de cette ligne se dirigeant de Winnipeg vers l'est et faisant raccordement avec leur embranchement de North-Bay ; ils obtiendraient ainsi précisément ce qu'ils ont demandé d'abord, c'est-à-dire un système pour l'ouest se raccordant à leur réseau de l'est et se prolongeant jusqu'à leurs ports des Etats-Unis.

L'an dernier, on a déclaré ici que cette convention signifiait la nationalisation des chemins de fer d'ici à cinquante ans. Que ce soit là la conséquence nécessaire de ce contrat, telle n'est pas la question. La compagnie a évidemment cru qu'il en serait ainsi et, afin d'éviter ce danger qui la menace, elle veut maintenant qu'on lui garantisse l'usage de ce chemin durant cent ans. Il me semble que du commencement jusqu'à la fin des travaux, des obstacles surgiront, comme cela arrive dans toutes les entreprises aussi considérables, et le gouvernement devra les surmonter, et toujours aux dépens de nouvelles concessions. A mon sens, cette conclusion s'impose naturellement et, sachant que le gouvernement a battu en retraite et cédé dans cette circonstance, la Compagnie hésitera moins à demander d'autres faveurs à l'avenir. Notre position ressemble à celle où s'est trouvé ce cultivateur qui voulait conduire, au bout d'une corde, un taureau folâtre ou plutôt hargneux. Afin d'être plus sûr d'arriver à son but, il s'enroula soigneusement la corde autour du corps. A un moment donné, l'animal commença à courir de droite et de gauche, à travers la campagne, et comme le

taureau et celui qu'il traînait arrivaient à une ferme voisine, le propriétaire de celle-ci cria :

" Bonjour, Smith, où vas-tu comme cela ?" A ce moment, l'animal tourna brusquement le coin de la maison et Smith répondit : "Demande-le au taureau." Il me semble qu'on doit d'abord s'adresser au Grand-Tronc-Pacifique pour savoir où nous mènera ce contrat.

Les partisans du gouvernement ont à bon droit fait ressortir le fait que l'exécution d'une pareille entreprise favoriserait grandement le développement du pays, en donnant du travail à notre population, en nous fournissant des marchés pour les produits de nos manufactures. Il faut remarquer, toutefois, qu'il y a deux ou trois ans, on s'est plaint que, sous sa nouvelle direction, le Grand Tronc devenait de plus en plus un réseau américain. Je n'ai jamais eu de relation avec cette compagnie, et je suis prêt à admettre comme étant parfaitement mérités tous les éloges qu'on lui a adressés des deux côtés de la Chambre pour tout ce qu'elle a accompli, mais les plaintes dont je viens de parler n'en ont pas moins été faites. A la dernière session, j'ai appelé l'attention de celui qui remplissait alors les fonctions de ministre des Chemins de fer, sur l'éventualité en face de laquelle nous nous trouvions d'être, grâce à ce contrat, envahis par des citoyens des Etats-Unis qui viendraient ici occuper les meilleurs emplois lorsqu'il s'agira de la construction de cette voie ferrée.

Je citais comme exemple ce qui arrive dans le département des ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique. En vérité, ces derniers sont presque tous des Américains. L'honorable ministre des Financés a admis avoir reçu des plaintes à ce sujet, et il a promis de faire une enquête. Ce qui s'est passé au cours de l'an dernier, semble être plus que suffisant pour excuser ces craintes. On a répandu toutes sortes de bruits, on a fait toutes sortes d'assertions à ce propos. Je ne veux pas dire que tout cela est exact ou mensonger, mais on m'a informé, à tout événement, qu'en vérité, nous étions à la merci de cette invasion dont j'ai dit un mot et que nos citoyens canadiens compétents et aptes à faire ce travail d'ingénieurs, manquaient d'ouvrage, tandis que les ingénieurs américains faisaient des études et des relevés pour le Grand-Tronc-Pacifique. Voilà ce que m'ont déclaré des personnes plus au courant de tous ces détails que je ne le suis moi-même. Je sais—dans tous les cas j'ai raison de croire—que cette question a été signalée à l'attention du gouvernement. Je croyais que nous avions le droit de savoir si le gouvernement faisait une enquête sur cette affaire. J'étais persuadé qu'il se hâterait de mettre un frein à cet état de choses. Des personnes qui sont bien renseignées, à mon sens, m'ont déclaré que, dans les deux divisions de l'est et de l'ouest, 270 ingénieurs travaillaient pour le Grand Tronc ; dans ce nombre on ne comptait que 17 Canadiens. J'ignore si cela est vrai ou faux, mais à l'exemple d'autres membres de cette Chambre, j'ai cherché à m'assurer si le gouvernement connaissait quelques détails de cette affaire. Ainsi que l'ont fait ces députés, j'ai inscrit au feuilleton de la Chambre certaines questions. Jusqu'à présent, toutefois, le gouvernement n'a pas semblé bien pressé de répondre d'une façon directe. Le 28 mars, je posais cette question :

M. PUTTEE.

1. Le gouvernement sait-il que les équipes d'ingénieurs sont à l'œuvre le long du tracé du chemin de fer transcontinental projeté, entre Winnipeg et Québec ?

2. Ces ingénieurs sont-ils employés par le gouvernement ou par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ?

3. S'ils sont à l'emploi de la compagnie, est-il entendu que le gouvernement adoptera ces études et paiera les dépenses faites ponr ce travail ?

Le ministre des Chemins de fer répondit :

1. Le département sait qu'il y a des équipes d'ingénieurs à l'œuvre au nord de North-Bay et de Port-Arthur et qu'ils travaillent à déterminer le tracé de certains embranchements qu'on a l'intention de relier au Transcontinental, entre Winnipeg et Québec.

2. Ces explorateurs sont employés par le Grand-Tronc-Pacifique.

On remarquera que le ministre dit qu'il sait que des employés du Grand Tronc travaillent à déterminer le tracé de certains embranchements que cette compagnie possédera elle-même. J'ai donc dû accepter cette réponse comme étant suffisante. Moins d'une semaine après cette date, lorsque ce débat s'est ouvert, le ministre de l'Intérieur (M. Sifton), dans son discours, a déclaré à la Chambre que le Grand Tronc avait fait exécuter des tracés durant tout l'hiver. Il regrettait que les rapports de ces études ne fussent pas assez avancés, car sans cela, il les déposerait sur le bureau de la Chambre. Il nous a déclaré qu'il avait envoyé un fonctionnaire de son ministère pour surveiller le rapport des ingénieurs et pour en préparer un lui-même, lequel serait soumis à la Chambre. Dans ce document basé sur les renseignements fournis par M. Stephens, on lit ce qui suit :

Durant l'été de 1903, des recherches préliminaires furent commencées entre North-Bay à Winnipeg et des études de tracé furent faites sur une grande partie de la ligne entre Winnipeg et le lac de Terre-Blanche, longueur d'à peu près 200 milles. Le temps extraordinairement humide que nous avons eu a non seulement retardé les travaux et gêné les mouvements des escouades d'explorateurs, comme encore a rendu extrêmement difficile et dispendieux le transport des provisions. Néanmoins, il a été assez fait de travail pour nous faire voir qu'il est possible d'établir une ligne, depuis Winnipeg jusqu'au point où l'embranchement de North-Bay se sépare de la ligne principale.

Plus tard, on fait rapport des études de tracé par sections d'environ 100 milles chacune, et l'on constate que ces travaux ont été exécutés pour 530 milles de cette ligne. C'est

évidemment à ce travail qu'on emploie, ainsi que le prétend la Fédération des ingénieurs canadiens, ces étrangers importés au Canada par le Grand Tronc pour faire un travail que des Canadiens pourraient exécuter. Les membres de la Chambre ont, je crois, entre les mains, de nombreux documents, brochures, etc., sur ce sujet. J'en ai reçu moi-même une grande quantité. Cependant, tous ces écrits sont anonymes, de sorte qu'on peut en attribuer la paternité au premier venu. N'empêche qu'on y trouve une foule de renseignements qu'on m'a fournis, à différents intervalles, au cours de l'hiver. J'ai devant moi une copie d'une requête transmise au premier ministre et aux autres membres du cabinet. Elle est signée, à bon droit, je crois, au nom de la Fédération des ingénieurs canadiens. Elle est très longue et je me contenterai d'en citer seulement quelques extraits qui donneront raison à tous les députés qui demandent avec instance au gouvernement de nous dire s'il a fait une enquête, si le résultat de cette dernière a démenti tous ces bruits, ou bien si une enquête minutieuse sera tenu et si l'exactitude de ces assertions sera établie. Je sais parfaitement que des plaintes de ce genre diminuent souvent de proportions à la lumière d'une enquête sérieuse; mais je ne puis ignorer, non plus, que, lorsqu'il s'agit de travaux semblables exécutés loin des grands centres de la population, une enquête révèle souvent des faits qui démontrent qu'on avait raison de protester, et que l'injustice est encore plus flagrante qu'on ne l'avait dit d'abord. Voici ce que je lis dans cette requête :

L'importation en masse des diplômés des écoles américaines, ne possédant absolument aucune connaissance, manquant complètement de cette expérience nécessaire pour remplir ces fonctions difficiles, s'effectue sensiblement et l'on paie de gros appointements à ces étrangers.

On a gardé le plus grand secret sur ce système qui consiste à organiser, pour faire les études de tracé, des corps d'ingénieurs composés de jeunes Américains à peine sortis de l'école ; l'on ne veut pas retenir les services d'un seul gradué de nos universités.

Ces importés sont tous étrangers à l'état des choses qui existe dans ce pays et le travail qu'ils ont exécuté à l'est de Winnipeg a coûté beaucoup plus cher que celui fait par des ingénieurs canadiens dans des circonstances semblables ; et de plus il ne vaut rien pour la plus grande partie.

Ce qui, à mon avis, fait la force de cette requête, c'est qu'elle est l'œuvre de la Fédération des ingénieurs canadiens. Je n'attacherais guère d'importance à un document semblable, s'il avait été préparé par des personnes qui ne sont pas au courant de ce genre d'ouvrage. La requête ajoute :

Winnipeg se trouvant au centre du Dominion, a été choisi comme point de ralliement pour cette immigration de jeunes dessinateurs américains, et l'on y a fait venir même des sténographes américains qui sont entrés au service de la compagnie à la place de Canadiens et de citoyens de Winnipeg ou des environs, compétents et prêts à remplir ces situations, d'autant plus que la saison d'hiver étant très longue et très rigoureuse, ils auraient été soulagés par le produit de ces travaux.

On a importé pour l'usage des ingénieurs, des instruments dont la valeur représente plusieurs milliers de dollars ; ils ont été fabriqués aux Etats-Unis, et l'on a payé 33 pour 100 de droit ; mais on n'a demandé à aucun fabricant canadien ou anglais de soumissionner pour la fourniture de ces effets.

Nous mentionnons ce fait pour la raison surtout que cette compagnie aura la liberté de dépenser $150,000,000 ; elle fera tous les efforts possibles pour s'assurer la haute main sur ce montant énorme, pour le plus grand désavantage du peuple du Dominion.

Puis les pétitionnaires appellent l'attention du public sur d'autres anomalies, par exemple, sur les billets de faveur à bord des trains de voyageurs qu'on accorde à ceux qui viennent des Etats-Unis ; certains de ces ingénieurs doivent faire des centaines de milles en chemin de fer avant d'atteindre le point de destination ; on refuse ces billets aux ingénieurs canadiens ; s'ils sont obligés de se rendre de l'est jusqu'à la partie la plus reculée de l'ouest, ils doivent payer tous les frais de déplacement. Cela semble bien injuste. Voici la conclusion de cette requête :

Vos pétitionnaires croient sincèrement que si l'on faisait une enquête sur ces assertions, non seulement on constaterait qu'elles sont vraies en tous points, mais ou découvrirait de plus que l'on exploite ce système (évidemment à l'insu du gouvernement) à l'avantage exclusif des ingénieurs américains, des entrepreneurs et des industriels des Etats-Unis, en général, et que l'on met de côté tout ce qui est canadien ou anglais, autant que faire se peut, et vos pétitionnaires vous demandent d'étudier très sérieusement et le plus tôt possible cette question si importante.

Nous avons l'honneur d'être,
monsieur,
Vos obéissants serviteurs,
LA FEDERATION CANADIENNE
DES INGENIEURS.
Section de la Colombie Anglaise, du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest.
Par GEO. I. GRIFFITH,
Secrétaire provincial.

Si vive que soit mon admiration à l'endroit de nos voisins de la république américaine, je ne tiens nullement à ce que leurs industries bénéficient de ces vastes travaux dans une plus large mesure que nos propres industries nationales. Le gouvernement a le devoir de dire franchement aux députés s'il se propose d'aller aux renseignements sur cette question, ou bien s'il a constaté, après enquête faite, l'existence de ces griefs. Il importe de régler cette question, avant l'adoption définitive du contrat. J'ai prêté une religieuse attention à certains arguments formulés contre ce projet, au cours de ce débat, par les orateurs qui ne sont pas partisans des chemins de fer construits et exploités par l'Etat. Il est surtout un argument que ces messieurs ont répété à qui mieux mieux, relativement à l'aspect financier de la question. On nous a dit que,

grâce à la convention en délibération, la ligne transcontinentale se construira à peu de frais. La section de l'est, affirme-t-on, sera la propriété de l'Etat et toute la dépense se résumera au versement de $15,000,000, pour le soutien des intérêts, pendant la période de dix annnées au cours de la quelle la compagnie aura le libre usage de cette ligne. Au bout de cette période de temps, la compagnie versera 3 pour cent d'intérêt, et après avoir emprunté les sommes voulues pour la construction de ce réseau, nous n'aurons qu'à verser l'intérêt entre les mains des prêteurs de cette somme. Quant à la partie occidentale du réseau, tout se borne à la garantie des obligations par l'Etat et cette section du réseau, affirme-t-on, donnera des résultats rémunérateurs, dès le début ; les transports et les affaires qu'elle fera suffiront au paiement des frais d'exploitation, et à tout événement, au cours de cette période de dix ans, les recettes suffiront amplement à faire face à l'intérêt sur les obligations. Tout se résume donc, affirme-t-on, à une simple garantie de l'Etat et nous ne serons jamais obligés de faire face à cette obligation. Ainsi, on porte à $20,000,000 la totalité des dépenses que le pays effectuera. Or, en pareilles circonstances, si j'applique ce raisonnement à la proposition que je formule en faveur de la construction d'un réseau d'Etat, j'ai droit de conclure que tout se résume à un emprunt. L'Etat construit le chemin de fer, et dès qu'il sera en exploitation, il produira des résultats rémunérateurs. Si ma proposition l'emporte, l'exploitation du chemin de fer sera aussi lucrative que si l'on adopte l'autre proposition. Les prix de tansport suffiront amplement au paiement des 3 pour cent d'intérêt; par conséquent, l'excédent des recettes sur les frais d'exploitation suffira au paiement de l'intérêt des obligations; et si l'Etat devient propriétaire du réseau, comme je le propose, le Canada sera doté d'une ligne transcontinentale, sans qu'il lui en coûte un centin. A coup sûr, en appliquant toujours le même raisonnement, s'il faut opter entre un réseau transcontinental d'Etat qui ne coûtera rien au pays et un réseau construit par une compagnie, au coût de $20,000,000, le choix est facile à faire.

Depuis que ce débat a surgi, on a livré à la publicité et discuté dans cette Chambre un document dont la plupart d'entre nôus ne soupçonnaient même pas l'existence, au début. Sans me demander comment ce document a été livré au grand jour de la publicité, je tiens à déclarer ici que je suis fort aise que ce document ait vu le jour dans les circonstances. Les documents de ce genre qui intéressent l'Etat et qui surgissent fatalement aux époques critiques, deviennent tôt ou tard la propriété du public. Dans le cours ordinaire des événements, ce document serait venu au jour de la publicité, à une époque si tardive qu'il aurait perdu toute sa valeur. Je suis bien aise qu'il ait vu le jour à une époque où l'opinion publique agite cette question et au moment où cette pièce peut être très utile au pays. J'en suis bien aise, en outre, au point de vue de la réputation de l'auteur. L'année dernière, certains députés ministériels ont affirmé, bien à tort à mon avis, que l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Blair) avait obéi à un sentiment d'animosité en remettant son portefeuille, et dans la conviction où il était qu'on avait négligé de le consulter, au cours des négociations, il fit appel à la Chambre et il l'adjura de lui donner son appui. A mon avis, la publication de ce document en ce moment n'est qu'un acte de justice envers l'honorable M. Blair. A tout événement, ce document est une page précieuse ajoutée à l'histoire du pays sur la question des chemins de fer d'Etat. Toute mon admiration est acquise, depuis longtemps, à l'auteur de cette brochure, et cela non seulement parce que l'élaboration d'un pareil document dénote une habilité hors ligne, mais parce que, grâce à l'expérience acquise au cours de l'administration du ministère des Chemins de fer, il s'est convaincu que la construction d'un réseau d'Etat à travers le continent est une proposition fort légitime, parfaitement réalisable, et que l'heure est venue de mettre ce projet à exécution. Je cite :

> L'exploitation de l'Intercolonial par l'Etat en a facilité l'accès à toutes nos populations, leur a assuré des prix de transport modérés et stables, d'application parfaitement uniforme.

Il ajoute :

> L'opinion publique est toute prête à accepter cette mesure de la part de l'Etat ; car elle y voit le gage que le pays sera soustrait à ce qu'il appelle, à tort ou à droit, les exactions illégitimes des compagnies de chemins de fer.

Voilà la pensée de l'ex-ministre des Chemins de fer. L'heure est venue, le peuple est prêt et c'est le moment d'agir. Je tiens ici à relever brièvement certaines affirmations formulées l'autre soir par le député de Vancouver (M. Smith) qui a porté la parole pour la première fois sur cette question, puisqu'il était absent de la Chambre la session dernière, lorsque ce débat a surgi. L'honorable député affirme d'abord qu'il est partisan du régime des chemins de fer d'Etat, mais son admiration de ce régime est sans doute, purement platonique. En effet, il nous dit que si partisan qu'il soit de ce régime, ni le parlement ni le gouvernement ne sauraient ériger en principe la construction et l'exploitation d'un réseau traversant toutes nos provinces, tant que les diverses villes du pays et les différentes provinces n'auront pas acquis et mis en exploitation les chemins de fer relevant de leur juridiction. Voilà la première condition qu'il pose. En outre, et c'est là la deuxième condition, il faut, dit-il, tout d'abord nous perfectionner dans l'art de réglementer les compagnies de chemins de fer ; et après avoir accompli cette tâche, nous aurons acquis l'aptitude voulue pour exploiter les chemins de fer. A mon avis, c'est là un projet dont nous pou-

vons facilement abandonner l'exécution aux soins de la postérité. A mon avis, l'argument n'est nullement probant, et je l'aurais passé sous silence, n'eût-il été formulé par un député qui se déclare partisan du régime des chemins de fer d'Etat. Pour faire toucher du doigt la faiblesse de cet argument, renversons les termes de la proposition. Supposons qu'au cours de la session dernière, au moment où la question de la nationalisation du réseau était en discussion, ce régime l'eût emporté et que le gouvernement nous eût proposé une loi portant construction et exploitation de ce réseau transcontinental à titre de réseau d'Etat. Supposons qu'alors le député de Vancouver, portant la parole à titre de partisan de la nationalisation des chemins de fer, se fût écrié : Je ne saurais appuyer pareil projet, tant que nos villes et nos villages n'auront pas municipalisé leurs chemins de fer, et tant que nous ne serons pas devenus maîtres dans l'art de réglementer les compagnies de chemins de fer. On le comprend, il eut été impossible à l'honorable député d'adopter pareille aptitude et c'est ce qui réduit à néant son argumentation, lorsqu'il affirme qu'il est tenu d'appuyer aujourd'hui l'entreprise en question, de préférence au régime des chemins de fer d'Etat. Eu égard à la situation actuelle de l'Intercolonial, et en présence de la déclaration de l'ex-ministre des Chemins de fer affirmant que le prolongement de ce réseau vers l'ouest est le seul moyen d'en faire une ligne rémunératrice, je dirai aux députés qui appuient l'entreprise en discussion tout en se déclarant partisans des chemins de fer construits et exploités par l'Etat, qu'il nous est impossible au Canada, de donner notre appui à un pareil régime.

Dans la ville que je représente, dans la province d'où je viens, ainsi que dans les grands territoires de l'ouest, les deux partis politiques sont d'accord à déclarer que l'heure est venue de favoriser la construction de nouvelles lignes transcontinentales. Dans d'autres parties du pays, il peut se rencontrer de rares individus qui débattent encore cette question ou qui révoquent encore en doute le besoin impérieux de ces réseaux ; mais dans les territoires de l'ouest, il n'existe aucune divergence d'opinion à cet égard. Nous sommes convaincus aujourd'hui, que le champ est libre, qu'il importe de construire de nouveaux chemins de fer et je crois être l'interprète du sentiment des populations, en affirmant qu'elles veulent la construction d'un réseau d'Etat se dirigeant vers l'ouest. L'année dernière, lorsque le pays apprit que le gouvernement avait décidé que l'heure était venue de construire un nouveau réseau, il me sembla alors et je suis encore de cet avis, que la seule proposition qu'il soit possible de formuler, à l'encontre de ce projet, c'est la construction et l'exploitation du réseau par l'Etat. A mes yeux, il n'existe pas de moyen terme.

Sans doute nos populations accepteraient ce projet quand même, mais ce qu'elles veulent, c'est un réseau d'Etat. J'aborde maintenant l'amendement présenté par le chef de l'opposition et je l'avoue, je n'y trouve pas la formule claire et précise du principe que je préconise, le régime des chemins de fer d'Etat. A mon avis, la chose est regrettable. Plusieurs députés de la gauche, au cours de leurs observations, se sont déclarés catégoriquement partisans des chemins de fer construits et exploités par l'Etat, et j'en suis fort aise. Je l'espère, ils seront bientôt en mesure de faire comprendre à leur parti l'importance d'adopter une attitude bien tranchée sur ce régime des chemins de fer d'Etat. Toutefois, je ne trouve pas cette formule claire et précise dans l'amendement qui nous est soumis. Supposons que dans le fameux programme élaboré en 1896 par le parti libéral, on eût inséré le texte de l'amendement actuellement soumis à la Chambre et qu'après leur avènement au pouvoir, ces messieurs eussent proposé la mesure que nous débattons en ce moment : quel est le député qui oserait soutenir que cette mesure ne pourrait pas figurer au texte de l'amendement ? Se cramponner au passé tout en voguant vers l'avenir, voilà une attitude fort embarrassante pour un parti politique dans ce pays.

Je ne saurais taire ma surprise de ce que le gouvernement ait laissé échapper tant d'heureuses occasions qui se sont présentées au cours des années dernières, à une époque de remarquable expansion et au moment où la création d'un nouveau réseau transcontinental est devenu possible. Il lui eut été facile de proposer un projet qui aurait soulevé l'enthousiasme de nos concitoyens, en faisant appel à leur légitime orgueil, à leur patriotisme et leur esprit d'indépendance. Il eut été au pouvoir du gouvernement de proposer au pays la constitution d'un réseau d'Etat d'un océan à l'autre ; réseau qui aurait concurrencé les autres chemins de fer, propriétés privées, et qui aurait, en dernière analyse, abouti à la nationalisation des chemins de fer du pays. Eût-il adopté, cette attitude, le gouvernement pourrait aujourd'hui s'adresser à ses partisans, aux députés de l'opposition, au peuple canadien et s'écrier : il importe, maintenant, d'élaborer un projet tendant à reconstituer sur d'excellentes bases l'administration publique de ce pays, de façon à assurer l'exploitation de ce réseau d'Etat, au point de vue de l'intérêt public, et de manière à le soustraire à toute influence politique. Eût-il réalisé ce double objectif, le gouvernement se serait couvert de gloire et il aurait conféré au peuple canadien un inestimable bienfait.

M. J. O. ALCORN (Prince-Edouard) : M. l'Orateur, prenant la parole après tant d'orateurs de l'opposition qui ont discuté si habilement des deux conventions intervenus entre le gouvernement et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, je ne songe nullement, aux derniers moments de ce débat, à

m'étendre longuement sur la question. Je ne veux pas étudier le fond même des stipulations deces conventions ; je me bornerai à signaler quelques-unes des raisonsqui militent contre l'adoption du projet de résolution dont la Chambre est saisie sans m'attarder à discuter le teneur même des conventions. En premier lieu, j'affirme que l'attitude adoptée par le gouvernement, en présentant cette mesure au parlement et au pays est inconstitutionnelle. Je le sais, on envisage d'un mauvais œil les questions de droit constitutionnel ; on les tient pour peu pratiques et on pense qu'elles sentent le pédantisme. Mais, M. l'Orateur, si je réussis à démontrer, comme je l'espère, que l'attitude adoptée par le gouvernement, en présentant à la Chambre cette mesure, l'une des plus importantes qui aient jamais surgi en cette enceinte, est diamétralement opposée à la ligne de conduite tracée par les autorités en droit constitutionnel, et que le gouvernement se trouve ainsi en mesure de réaliser illégalement un objectif qu'il n'aurait probablement jamais pu atteindre autrement ; si je réussis à prouver qu'on a violé les droits et les privilèges du parlement et injustement grevé le peuple, alors il faudra bien admettre que c'est là une question de haut intérêt qu'il importe de soumettre aux méditations de la Chambre et du pays. L'année dernière, on se le rappelle, le premier ministre, dans un discours des plus dramatiques que n'oublieront jamais ni les députés ni les électeurs de ce pays, saisit le parlement de cette question, et dans ce but il présenta une proposition de loi à laquelle se rattachait une annexe, exemplaire d'une convention intervenue entre le gouvernement et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Cette convention avait été définitivement conclue, signée, revêtue du sceau officiel et délivrée aux intéressés ; c'était un contrat parfait et la proposition de loi ne tendait qu'à faire ratifier par la Chambre la convention déjà conclue. Voilà précisément la ligne de conduite dont je veux signaler à la Chambre, le caractère répréhensible ; la confection d'un traité à l'insu du parlement et sans que les représentants du peuple y aient en rien participé. Le parlement n'apprit l'existence de cette convention que le jour même où il fut saisi de la proposition de loi en question.

Cette sesion-ci, le premier ministre, se ravisant, nous soumet une résolution qui servira sans doute de base, plus tard, à une proposition de loi tendant à faire ratifier par le parlement la convention intervenue avec la Compagnie du Grand Tronc. Ces deux conventions ont été bâclées de la même façon, à l'insu de tous, sauf le gouvernement et les représentants de la compagnie intéressée. Au lieu de conclure au préalable, une convention avec la compagnie et de chercher à lier obligatoirement le pays par un contrat parfait, le gouvernement, s'il eût voulu suivre la véritable ligne de conduite conforme au droit constitutionnel, aurait dû d'abord, donner au parlement les éclaircissements voulus au sujet des négociations qu'il avait entamées avec la compagnie en question; il aurait dû nous faire connaître l'Etat de ces négociations et la nature des conventions qu'il voulait conclure.

La Chambre le comprend parfaitement, il y a tout un abîme entre ces deux lignes de conduite. Je le répète, la session dernière en présentant son projet de loi à la Chambre, le premier ministre a pris une attitude des plus dramatiques, adjurant ses partisans, en accents vibrants, de se rallier à son avis et de voter le projet de loi. Aujourd'hui, il adopte la même attitude au sujet de cette résolution et du projet de loi qui viendra plus tard en délibération.

Voici à quoi se résume son attitude : à titre de premier ministre, de leader du grand parti libéral, d'initiateur de sa politique, j'ai fait et conclu une convention avec la Compagnie du Grand Tronc du Canada ; j'ai risqué ma vie politiquement parlant, en adoptant ce projet, j'ai mis en jeu mon avenir et celui de mon parti, et je présente maintenant ce bill à mes partisans dans cette Chambre, leur demandant d'en voter l'adoption et j'adresse le même appel à mes partisans en dehors de cette Chambre, ainsi qu'aux journaux dévoués aux intérêts du parti. Si le premier ministre, au lieu d'agir ainsi, eût pris l'attitude conforme au droit constitutionnel, tant la session dernière que cette session-ci, il aurait dû se contenter de renseigner le parlement sur la nature et la marche des négociations entamées, ainsi que sur leur aboutissement définitif ; puis faisant appel au jugement, au sens des affaires et au bon sens des députés, il aurait dû leur demander si le gouvernement consultait bien les véritables intérêts du pays en faisant aboutir ces négociations à la réalisation d'un objectif comme celui visé par les convention en question. Mais, s'écrie-t-on, la première convention contient un article stipulant sa ratification subséquente par le parlement canadien. Pour les besoins de mon argumentation, je ferai observer qu'il importe fort peu que pareil article figure au contrat. Voici le point sur lequel j'appelle l'attention de la Chambre : c'est qu'en passant au préalable cette convention et en demandant à ses partisans de voter l'adoption de ce contrat qui lie déjà le pays, dans la mesure même où l'exécutif peut le lier, le gouvernement a suivi une ligne de conduite tout à fait injustifiable. Il y a un tel abîme entre les deux lignes de conduite que nul ministre n'aurait pu se flatter que la Chambre voterait, dans sa teneur primitive, le bill adopté la session dernière. Dans le premier volume de son ouvrage bien connu, Todd développe cette question, après avoir traité de certaines méthodes qui autorise l'exécutif à user de certains droits de quasi-législation, par voie de décrets de l'Exécutif, de décisions des comités du conseil et de règlements administratifs. Voici ce qu'il dit :

M. ALCORN.

Au cours de l'administration des affaires publiques par les ministres d'Etat, il se rencontre d'ordinaire certaines formes de procédure qu'il faut strictement renfermer dans les bornes du droit constitutionnel, si l'on ne veut pas qu'elles se transforment en engins d'oppression ou de tyrannie. Citons, entre autres, les décrets du conseil et les proclamations royales ; les décisions des comités du conseil et autres règlements administratifs ; puis (au chapitre suivant), les mesures législatives se rattachant aux ministères, et l'adjudication d'entreprises par les ministères, pour le service de l'Etat.

Il fait ensuite l'historique du débat qui surgit au parlement impérial, au sujet des pouvoirs de l'exécutif, de l'étendue de ses pouvoirs dans le sens de cette quasi-législation. Il établit que le parlement, après avoir longuement débattu la question, ajouta certains règlements permanents pour sa propre gouverne, à l'avenir. A la page 488, l'auteur ajoute :

Une importante question, se rattachant, en principe, à celle que nous venons d'étudier, a surgi, ces années dernières au sujet des conventions intervenues entre un des ministères de l'Exécutif et d'autres individus, relativement à l'exécution de quelque œuvre au service, dont le parlement a déjà autorisé l'entreprise, ou qu'il pourra autoriser plus tard. Il est évident que la responsabilité s'attachant à l'adjudication de ces entreprises incombe à l'Exécutif seul. Mais il est également évident que le gouvernement ne possède pas, au point de vue du droit constitutionnel, le pouvoir de passer un contrat liant obligatoirement la Chambre des communes qui doit voter les crédits voulus pour l'exécution de l'entreprise, et qu'il faut, au préalable, obtenir le consentement du parlement pour toutes les nouvelles entreprises.

A la page 492, l'auteur revient sur les règlements permanents, établis à la suite de l'adjudication de certaines entreprises relatives au service postal sur l'océan, entreprises qui avaient fait l'objet d'un débat parlementaire, au cours duquel on avait révoqué en doute l'autorité des ministres qui les avaient adjugées. Voici ce qu'il dit :

Bien qu'elle ne vise qu'une certaine catégorie d'entreprises, la résolution ci-haut, portant que, lorsque le gouvernement a l'intention d'adjuger des entreprises entraînant certaines dépenses, ne se limitant pas au service de l'exercice financier en cour, doit en notifier avis au parlement—cette résolution, dis-je, consacre un principe susceptible d'application générale.

L'enseignement qui se dégage de la lecture des deux chapitres auxquels j'ai emprunté ces citations, ainsi que du chapitre subséquent relatif au contrôle que le parlement doit exercer sur le budget des dépenses, c'est celle-ci : bien que le gouvernement ou un membre du cabinet puisse adjuger des entreprises, au cours de l'expédition des affaires strictement ministérielles, on se rapportent à un ministère en particulier ou de passer des contrats ou d'adjuger des entreprises ressortissant à des dépenses autorisées en principe par le parlement, nul cabinet ou nul ministre n'a le droit d'adjuger d'entreprises relativement à des travaux neufs, entraînant de nouvelles dépenses non sanctionnées en principe par la Chambre des communes. A mon avis, il y a un excellent argument qui milite en faveur de cette règle et le voici : il est contraire à l'intérêt public, au bien de l'Etat, ou à la légitime administration des affaires publiques dans la Chambre des communes, que le cabinet ou qu'un ministre ait le droit de lier le parlement ou d'engager le crédit du pays, en adjugeant une entreprise portée pour la première fois à la connaissance du parlement, au moment où on fait la tentative de faire adopter la chose par une majorité ministérielle à la division du cabinet ou du ministre en question. Le mal signalé ici, c'est d'imposer aux députés, au nom de la discipline de parti, l'adoption d'un projet que le gouvernement, dans la mesure de son pouvoir, a soustrait à l'action législative du parlement lui-même. Que ces messieurs de la droite étudient bien la règle et sa raison fondamentale, et ils conviendront d'une chose : c'est que si le gouvernement s'était cru lié par cette règle, la session dernière, et si le premier ministre avait soumis la question à nos délibérations, au seul point de vue de sa valeur intrinsèque, abstraction faite des intérêts du parti libéral, jamais la Chambre n'aurait adopté cette mesure. A tout événement, la Chambre ne l'aurait pas adoptée sous sa forme actuelle. Encore moins le premier ministre aurait-il pu espérer que la Chambre adopterait la résolution actuellement soumise à nos délibérations, puisque cette résolution comporte la sanction d'une convention modifiée qui élimine du traité primitif toutes les sauvegardes stipulées en faveur du pays. Invariablement, quand on modifie un contrat primitif sauvegardant les intérêts du peuple, il arrive que la convention supplémentaire porte atteinte à ces mêmes intérêts. Eût-on soumis ce contrat, l'année dernière, au jugement calme et impartial de la Chambre, au lieu de faire appel à l'esprit de parti, je l'affirme sans hésitation, les partisans mêmes du premier ministre auraient refusé d'approuver ce projet. En réalité nombre de députés ministériels étaient hostiles à ce projet. Un membre du cabinet qui, d'après la déclaration catégorique du chef du cabinet, fait autorité en matière de chemins de fer, a alors remis son portefeuille plutôt que de prêter son appui à ce projet. Au cours du débat de la dernière session, le mécontentement régnant dans les rangs du parti libéral éclatait à tous les yeux. L'observateur le moins attentif aurait pu constater que nombre de députés ministériels ont donné leur appui au bill, parce qu'ils y étaient poussés l'épée dans les reins. D'après dame rumeur, certains députés importants ne consentirent à donner leur appui à la mesure qu'au dernier moment, et s'il faut ajouter foi à la même rumeur publique, certains membres

du cabinet représentant la province d'Ontario, ne prêtent qu'un appui passif soit au bill adopté la session dernière, soit à la résolution dont la Chambre est saisie. Tous ceux qui sont au courant de l'opinion publique dans la province d'Ontario le savent, ce projet n'y a pas été accueilli avec l'enthousiasme sur lequel comptait le gouvernement. En réalité, on lui a fait un si froid accueil que, d'aveu commun, les électeurs refuseront d'approuver cette mesure aux bureaux de vote. Voilà pourquoi les ministres auxquels j'ai fait allusion se sont contentés jusqu'ici d'accorder un appui passif à cette mesure, et c'est là sans doute l'endroit vulnérable dans l'armure du gouvernement.

Parmi les privilèges les plus importants et les plus sacrés de la Chambre des communes figure le devoir de s'interposer entre l'exécutif et le peuple que les députés représentent, surtout en ce qui concerne les dépenses publiques actuelles et futures, lorsquelles sont soumises aux délibérations du gouvernement. Par conséquent, bien que cette question le droit constitutionnel puisse paraître ennuyeuse, ce débat aura son utilité pratique, si nous réussissons à démontrer que le gouvernement a toujours adopté une attitude répréhensible, au point de vue du droit constitutionnel, et ce serait manquer à notre devoir envers les électeurs de ce pays que de ne pas soumettre la chose à leur considération. Entre autres résultats notoires de la ligne de conduite inconstitutionnelle suivie par le gouvernement, citons l'affaire du chemin de fer du Yukon. Au cours de la session de 1902, durant le débat budgétaire, la Chambre aborda l'étude d'un article de dépenses de $300,000 affectés au paiement d'une réclamation de Mackenzie et Mann, à titre de compensation de frais effectués pour fourniture des matériaux et pour travaux préliminaires se rattachant à la construction du chemin de fer du Yukon. En donnant des éclaircissements à ce sujet, le premier ministre affirma qu'à son avis, Mackenzie et Mann n'avaient pas le droit strict d'exiger du pays le paiement de cette somme ; mais, ajouta-t-il, nous sommes moralement obligés d'acquitter cette dette. Or, cette dette avait été créée par la ligne de conduite inconstitutionnelle du gouvernement. Il étant intervenu entre le gouvernement et Mackenzie et Mann une convention de nature absolue pour la construction de ce chemin de fer. La Chambre n'a appris l'existence de ce traité que lorsqu'elle en fut saisie sous forme d'un projet de loi, et force fut bien aux députés ministériels de voter l'adoption de ce bill. Subséquemment, ce projet de loi ayant abouti à l'avortement, Mackenzie et Mann présentèrent une réclamation basée sur une convention qui n'aurait jamais dû être conclue et qui évidemment appelait la sanction parlementaire.

Voilà une des conséquences du mépris affiché par le gouvernement à l'endroit de la règle constitutionnelle en question. Depuis son avénement au pouvoir, en 1896, chaque fois qu'il s'est présenté des projets de cette nature, le gouvernement a invariablement réglé l'affaire par voie de décrets du conseil ou de traités secrets, quitte à venir ensuite demander au parlement d'imposer l'adoption de cette mesure en faisant appel à l'esprit de parti et à la discipline. C'est à cette attitude du gouvernement que nous devons ces affaires scandaleuses, l'achat du chemin de fer du comté de Drummond, l'affaire du chemin de fer du Yukon, celle de la concession Treadgold et enfin, l'entreprise en discussion qui rejette bien loin dans l'ombre toutes les transactions précédentes et qui touche à des intérêts d'une immense importance.

Sans doute en adoptant cette attitude le gouvernement a consulté les besoins politiques. Preuve, la déclaration du président de la Compagnie du Grand Tronc affirmant qu'il a fait un pacte avec le gouvernement, et tout indique que c'est là une association politique; car la Chambre sait quel rôle important le membre doyen de cette société, la Compagnie du Grand Tronc a joué au cours d'une récente élection dans la province de Québec. Relativement aux autres affaires que j'ai signalées, on a aussi consulté les exigences de parti. On compte bien que l'association sera fort durable et que, grâce à elle, le gouvernement se maintiendra au pouvoir indéfiniment. C'est là sans doute le principal objectif visé par le gouvernement en concluant ce pacte avec la Compagnie du Grand Tronc. Jamais que je sache, le gouvernement ne s'est cru tenu d'observer les règles de droit constitutionnel ou même de se conformer aux statuts du pays. Nous en avons eu une preuve frappante au cours de la session dernière, lorsque la concession Treadgold est venue en délibération. Dans la minute d'un certain arrêté du conseil, il avait été déclaré, pour l'édification de Son Excellence le Gouverneur général, qu'un statut—la loi des terres de la Couronne, si je ne me trompe—autorise directement la ligne de conduite recommandée par le cabinet. Or, en consultant l'article du statut en question, on constata que cet article défend absolument la chose même que le gouvernement invoquait comme une autorité à l'appui de son décret. Si frappant que soit cet exemple, la question en délibération nous offre un écart non moins grave des méthodes légitimes. Voici le deuxième argument que je me propose de développer fort brièvement relativement à cette mesure: c'est qu'avant de nous soumettre cette mesure, le gouvernement aurait dû la soumettre à l'étude de la commission des transports ou de quelque conseil similaire qui aurait fait rapport à ce sujet. La Chambre le sait, voilà trois ans que le gouvernement nous promet la création d'une commission composée d'esprits d'élite qui étudierait la question des transports; bref, une commission composée des meilleurs ex-

perts dont il serait possible de s'assurer les services. Sans doute, les recommandations formulées par de pareils experts après l'étude la plus consciencieuse de la question, constitueraient un document public fort précieux. Alors, nous aurions cette plénitude de renseignements que les députés de la gauche n'ont cessé de demander. Quant à nous, députés de la gauche, nous n'avons jamais été hostiles à l'établissement d'un réseau, sur une route se rapprochant, dans une certaine mesure, de celle choisie par le gouvernement, bien que nous avons prétendu et nous affirmons, encore qu'à notre avis, il serait impolitique et peu sage de demander aux représentants du peuple d'autoriser les énormes dépenses que ce projet entraînera, sans être parfaitement renseigné sur les mille et un détails qui se présentent à nos délibérations, renseignements qu'il faudrait posséder avant d'être appelés à nous prononcer, soit dans l'affirmative soit dans la négative, sur le projet en question. Eût-on nommé cette commission, elle serait allée aux renseignements, aurait étudié la question des transports, sous tous ses aspects, et nous aurions tous les renseignements voulus. Cette commission, disait-on, aurait pour mission d'étudier, dans son ensemble, la question des transports, par voie terrestre et par voie fluviale, à travers le continent et autrement. Voilà les vœux exprimés par le pays. Le 9 mai dernier, le gouvernement a publié un décret du conseil qui contient un exposé approfondi et complet de toute la question; il promet de nommer cette commission, statue sur l'étendue de ces attributions et déclare que lorsque les commissaires auront transmis leur rapport au gouvernement, celui-ci sera en mesure de prendre une initiative au sujet de l'industrie des transports au Canada. Les députés aux Communes et les électeurs comptaient à bon droit sur les représentations formulées dans cet arrêté du conseil. A la lumière des événements subséquents, je suis porté à croire que ce décret du conseil où la question des transports est exposée de main de maître, est, en toute probabilité, l'œuvre du ministre qui a préféré démissionner, plutôt que de donner son adhésion au projet actuellement soumis à la Chambre. Si le gouvernement eût donné suite à ce décret du conseil, en prenant l'initiative voulue et en nommant la commission qui se serait mise à l'œuvre en temps utile, peut-être les députés auraient-ils aujourd'hui tous les renseignements voulus pour exprimer un avis sensé sur tout projet de transports transcontinentaux qui leur seraitsoumis. Mais bien que ce décret du conseil date du 19 mai, voilà qu'au mois de juillet suivant, antérieurement à toute nomination de commissaires, le gouvernement s'avise de soustraire à la juridiction de la commission la question maîtresse, raison d'être de son existence. A coup sûr, M. l'Orateur, la question des transports transcontinentaux aurait dû primer la simple enquête à laquelle la commission s'est livrée sur les entrefaites, enquête relative à certains ports où à l'alignement des lumières et autres détails de ce genre, concernant quelques ports de Québec et d'Ontario. Sans doute, le gouvernement aurait fait acte de sagesse en ne soustrayant pas à la juridiction de la commission ce projet de réseau transcontinental et en autorisant la commission à se livrer à l'enquête la plus minutieuse et à prendre les dépositions de tous les experts possédant des connaissances techniques sur la question des transports et à consigner ces dépositions au rapport qui aurait servi de base à une initiative future sur cette question. Or, au lieu de confier cette mission aux commissaires, comme le pays était en lieu de le demander, voilà que le gouvernement s'attribue et se réserve la question maîtresse que la commission aurait dû étudier.

Force nous est donc de conclure que le gouvernement n'a jamais eu l'intention bien arrêtée de nommer cette commission, comme acheminement vers la solution de la question des transports. Une nouvelle preuve à l'appui de ce que j'avance, c'est la négligence dont la commission a fait preuve dans l'accomplissement de son œuvre. Non seûlement le gouvernement raye de la liste des questions soumises à l'étude de la commission le problème des transports transcontinentaux, mais voilà qu'il propose à la Chambre un projet qu'il nous représente comme parfait et dans tous ses détails, d'une part, le seul expert du cabinet, celui qui, d'après la déclaration catégorique du premier ministre, fait autorité en matière de questions se rattachant aux chemins de fer, celui dont le jugement doit servir de guide aux compagnies de chemins de fer du pays, dis-je, est hostile au projet que le gouvernement nous présente comme une mesure parfaite et qu'il demande à ses partisans de sanctionner, donnant ainsi à entendre que, sans l'aide de M. Blair, le gouvernement lui-même est plus apte à décider cette question qu'un conseil composé des experts les plus autorisés au Canada. Puisque cette commission a été créée, on peut conclure, à bon droit, de ce fait que la Chambre ne doit pas adopter ce projet, avant qu'on lui ait soumis un rapport à cet égard. De l'aveu du président même de la Compagnie du Grand Tronc, les négociations entamées par le gouvernement avec cette compagnie se poursuivaient déjà depuis dix-huit mois, lorsque le gouvernement annonça le 8 mars dernier, son intention de nommer les membres de cette commission. Nous pouvons donc conclure, à bon droit, que dans la pensée du gouvernement, la nomination de cette commission n'a jamais été une mesure tendant réellement à la solution du problème des transports à travers le continent. Puisque le gouvernement voulait saisir la Chambre de ce projet, à quoi bon créer cette commission ? A mon avis, il est parfaitement inutile de créer une

commission, tout simplement dans le but d'étudier les questions se rattachant aux ports, aux brise-lames, aux lumières des autres questions de ce genre rentrant dans les attributions du ministre des Finances. Il s'agit ici d'un vaste projet, d'une immense importance, tant au point de vue des intérêts en jeu, qu'à celui des conséquences qui en découlent pour les générations futures, et des dépenses qu'il entraînera. Ce projet demande donc l'étude la plus approfondie et il faut consacrer tout le temps voulu à l'enquête la plus minutieuse. Ce projet est loin d'avoir été mûrement étudié, et tant que le gouvernement n'aura pas établi, au moyen d'explorations et d'études topographiques, la possibilité d'établir un tracé asse court et assez praticable pour que les experts les plus autorisés soient en lieu de déclarer que la route projetée se prête à la construction d'un chemin de fer du type le plus moderne, de façon à ce que les prix de transport soient assez économiques pour concurrencer les autres routes, rien n'autorise le gouvernement à présenter cette mesure. L'année dernière, au cours du débat prolongé qui s'est livré autour de cette question, l'expert du gouvernement en matière de chemins de fer, le député de Norfolk-nord (M. Charlton) nous a déclaré qu'à moins de construire sur la route projetée un chemin de fer du type le plus élevé et le plus moderne, ce serait un véritable gaspillage des deniers publics. Nous n'avons pas de renseignements établissant la possibilité de construire un chemin de fer quelconque sur la route interminable entre Québec et Winnipeg, et nous avons encore moins de données sur la praticabilité de construire à travers ce pays une voie ferrée d'un type moins moderne, le seul type admissible, d'après la déclaration du député de Norfolk-nord. Ce projet intéresse non seulement la génération actuelle au Canada, mais encore les générations qui se succéderont d'ici à cinquante ou cent ans. Quand bien même ce projet répondrait aux besoins actuels, nul ne saurait dire s'il conviendra à la situation du pays dans trente ans d'ici. Le mouvement du blé, de l'ouest vers l'est, est encore à l'état rudimentaire. Nul ne saurait dire vers quelle route commerciale s'orienteront à l'avenir les trésors extraits des champs dorés de l'ouest. On le sait, il a été accordé nombre de chartes autorisant la construction de chemins de fer, se dirigeant des environs de Winnipeg vers la baie d'Hudson. Quant à savoir si ce n'est pas par la route de la Baie-d'Hudson que s'effectueront les transports du grain venant des territoires à production de blé de l'Ouest, voilà une question que personne ne saurait résoudre avec certitude. Que résulterait-il de l'établissement de cette route commerciale, au point de vue du réseau que le gouvernement veut construire, surtout si l'on tient compte du fait qu'il existe déjà un réseau desservant toute la

route, de Montréal à l'Atlantique, et qui a coûté $171,000,000 ?

Ce n'est pas la seule chose à considérer : le blé ou la farine qui est le produit du blé, peuvent aller à l'Ouest. M. Hays signale ce fait à la page 32 du compte rendu de l'assemblée des actionnaires du Grand Tronc, que tous les honorables députés connaissent. Il dit :

> Beaucoup de ceux qui sont ici aujourd'hui vivront assez vieux pour voir le Grand-Tronc-Pacifique transporter autant de grain vers la côte du Pacifique en destination de la Chine, le Japon et les pays d'Orient, qu'il en transportera vers l'est.

Tout cela doit être pris en considération avant de consentir à cette dépense énorme que le gouvernement est en frais d'imposer au pays.

La quatrième raison que je veux signaler à votre attention est que ce parlement touche à sa fin. Il est tout probable que la présente session sera la dernière de cette législature. On ne peut pas raisonnablement prétendre que ce parlement ait reçu du peuple l'autorisation ou le mandat d'engager le pays dans une entreprise d'une aussi grande importance et devant coûter aussi cher. C'est un fait qu'il ne me semble pas nécessaire de discuter. Je considère comme absolument inique de la part du gouvernement et la dernière chose qu'il devrait faire, de vouloir imposer ainsi au pays un projet que personne n'a réclamé, dont plusieurs parties ne paraissent pas nécessaires et dont on n'avait jamais entendu parler avant que l'honorable premier ministre l'eût proposé et imposé au pays avec l'aide de ses partisans dans un parlement qui touche à sa fin.

Mais il y a encore, M. l'Orateur, une autre raison qui est d'un ordre plus sérieux et plus élevé. L'année dernière, le gouvernement a de son propre mouvement et de son plein gré, à l'aide de sa majorité parlementaire, obligé, imposé au pays une mesure draconienne et inique, le bill de remaniement de la carte électorale. En faisant ce bill, le gouvernement annonçait publiquement que la Chambre des communes telle qu'elle est actuellement constituée ne représente pas pleinement, justement et équitablement la population du pays, et c'est assurément la dernière chose que le gouvernement a le droit de faire, après avoir pris cette attitude devant le pays, que de demander à ce parlement, qu'il reconnaît être imparfaitement constitué, de voter un projet d'une aussi grande importance que ce transcontinental.

Une autre question dont je veux parler est celle du tracé du chemin, car elle est d'une importance capitale pour toutes les provinces de la confédération. A cet égard, une de ces provinces, la province d'Ontario, a été absolument et délibérement laissée de côté, et aux prochaines élections générales, ses électeurs exprimeront leur désapprobation.

Ils se diront : Quel intérêt la province d'Ontario a-t-elle dans un chemin de fer qui passe à travers une solitude, à 400 milles, ou si les derniers renseignements sont exacts, à 700 milles au nord des centres manufacturiers et commerciaux de cette province, et qui n'aura aucun trafic local. Notre province n'a donc aucun intérêt, même éloigné, à voir construire un chemin de cette nature, et dont nous aurons tout de même à payer les trois cinquièmes du prix d'établissement. C'est là, je crois, ce que diront les électeurs d'Ontario.

Les honorables députés se rappelleront que lorsque le comité des chemins de fer discutait le bill de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique quelqu'un ayant demandé par où devait passer le chemin proposé, l'honorable ministre des Finances répondit qu'il serait temps de discuter cette question lorsque celle de l'aide à accorder à la compagnie viendrait en délibération à la Chambre, si jamais elle y venait.

La question est venue devant la Chambre qui l'a discutée pendant plusieurs semaines, et lorsqu'un député a renouvelé la question au sujet du tracé, le même ministre a répondu que le gouvernement construirait la section de l'est, avec le concours de la Compagnie et après s'être éclairé des études et conseils des ingénieurs et explorateurs. Il résulte de cette réponse que les représentants du peuple au parlement n'ont aucune voix au chapitre dans cette importante question, et en fait, non seulement on ne les consulte pas au sujet du tracé à adopter, mais le gouvernement ne les consulte en rien du tout. Le caractère frappant du nouveau contrat qui nous est soumis, est qu'il contient non pas un, non pas deux, mais un grand nombre d'articles qui laissent un grand nombre de conditions à la décision du gouvernement et de la compagnie sans l'avis du parlement. On voit répétées dans plusieurs articles des formules comme celles-ci : " ainsi qu'il sera convenu plus tard," ou seulement ce que les parties contractantes pourront décider plus tard. En fait le gouvernement enlève au parlement la décision des questions les plus vitales et qui devrait lui être laissée. Au sujet de l'aide accordée à la division de l'ouest, je ne crois pas que le gouvernement devrait en accorder aucune, à moins que la compagnie ne fasse passer son chemin dans le nord du pays et n'ouvre ainsi des territoires nouveaux. Quelle bonne raison peut-on apporter en faveur de l'aide à un chemin de fer qui traversera mille milles d'un des pays les plus beaux et les plus fertiles du monde ? Parlant de la division des prairies, M. Hays s'exprime comme suit à la page 32 du compte rendu déjà cité :

Il ne peut y avoir le moindre doute que la division des prairies donnera de grands revenus.

Et sir Charles Rivers-Wilson ,dans le même document, a dit :

Au sujet de la division des prairies, le gouvernement a prétendu, avec droit, qu'elle se soutiendrait dès qu'elle sera complétée, et nous sommes nous-mêmes de cet avis.

Si chaque mille de la division des prairies doit rapporter des revenus du moment que les rails seront posés, et je crois que tous nous sommes de cet avis, le gouvernement ne devrait accorder aucune subvention à la compagnie pour cette division.

Une autre question sur laquelle je veux ainsi appeler l'attention de la Chambre pendant quelques instants, c'est celle de savoir si le terrain à l'intérieur des provinces d'Ontario et de Québec est propre à la construction d'un chemin de fer, à l'agriculture et à la colonisation. Il y a quelques jours, dans cette Chambre, l'honorable chef du gouvernement accusait les membres de l'opposition de manquer de patriotisme et de saisir avec empressement la moindre preuve qu'ils pouvaient trouver que le pays du nord, à travers lequel on projette de construire ce chemin, n'est pas cette terre promise où coulent le lait et le miel que lui et son parti nous décrivent. Tout ce que je puis dire à ce sujet, c'est qu'il s'agit ici d'une question de faits et que l'opposition manquerait à son devoir si elle ne faisait pas connaître ceux que le gouvernement publie lui-même, et qui contredisent ses propres prétentions à l'égard de ce pays.

Le gouvernement a fait distribuer à la session dernière un livre qui est connu aujourd'hui sous le nom de " montagne de renseignements ". La Chambre me pardonnera si je lui parle un peu de ce livre qui contient une préface signée par M. Henry M. Ami, et dédiée à l'honorable chef du gouverenement en ces termes :

Monsieur,—Conformément à votre demande, j'ai l'honneur de vous transmettre un rapport sur les ressources du pays de Québec à Winnipeg, le long de la ligne du chemin de fer national transcontinental projeté.

A la page suivante du livre, mon honorable ami s'exprime comme suit :

Dans le but de mieux comprendre ce pays, ses conditions topographiques, la nature de son sol, de ses bois, minéraux et autres ressources, on a divisé la région en sections de 100 milles de longueur et couvrant une zone de 75 milles de chaque côté de la voie du chemin de fer projeté.

On a annexé à ce livre une carte du Canada sur laquelle on a tracé une ligne rouge supposée être la route projetée du chemin de fer transcontinental, mais je ne vois dans tout ce livre, M. l'Orateur, rien indiquant officiellement ou autrement qu'on ait jamais fait le tracé du chemin de fer. Conséquemment, il est très difficile de voir comment M. Ami a pu l'établir si exactement et nous décrire la zone de 150 milles de large que traverse le chemin de fer depuis Québec jusqu'à Winnipeg,lorsque le tracé n'en a jamais été fait. Quoi qu'il en soit, voilà ce que M. Ami

nous donne, et si les honorables députés ouvrent le livre à la page 6, ils verront quelle sorte de preuves le gouvernement nous offre des trois raisons qu'il a données pour le choix qu'il a fait de ce pays du nord pour son chemin de fer. La première de ses raisons est que ce pays convient très bien à la construction d'un chemin de fer; la seconde est que c'est un district agricole et très fertile; et la troisième est que c'est un bon pays de colonisation. A la page 6 M. Bouchette décrivant la vallée du Saint-Maurice d'après les explorations qu'il en a faites, dit :

Je la trouve sillonnée de rivières et de leurs innombrables affluents, qui prennent généralement leur source dans les lacs et les immenses marais dont cette partie de la province est couverte. La particularité essentielle du sol est qu'il est impropre à la culture, se composant pour la plus grande partie de terre sablonneuse légère, ou participant d'une nature rocheuse. Le pays est fréquemment entrecoupé aussi de chaînes de montagnes qui sont cependant sans continuité. Les falaises, qui souvent révèlent leur stérilité, se composent surtout d'un granit de stratification irrégulière. Les montagnes s'effacent à la ligne de partage des eaux, où l'aspect physique ordinaire est une vaste savane d'épinette blanche ou rouge, souvent rocheuse ou de la nature d'un marais mouvant.

A la page suivante dans le titre "bois" il dit :

Bois.

'Le bois qu'on rencontre le plus souvent es l'épinette blanche, l'épinette rouge, le sapin, le bouleau blanc et le pin, avec du cèdre.

'Autour de quelques-uns des grands lacs on trouve de la terre arable, mais si inabordable, qu'elle devra toujours rester inculte. Le fait est qu'en somme cette partie du pays me paraît être encore dans la phase primitive de sa formation—chose dont un géologiste pourrait, je crois, se rendre facilement compte—et par conséquent des siècles pourront perfectionner une étendue de pays qui est aujourd'hui absolument impropre à la culture.'

M. SAM. HUGHES : Est-ce un rapport officiel ?

M. ALCORN : C'est tiré de la montagne de nseignements du premier ministre. A la page 15 nous trouvons dans le rapport de M.James Richardson sur le district du Gatineau-supérieur, ce qui suit :

Ce point, situé à 230 milles environ au nord de la ville d'Ottawa, et 1,080 pieds au-dessus du niveau de la mer, semble être la limite des forêts de pins sur ce bras de la Gatineau.

Et cependant, on nous dit que l'on se propose de construire ce chemin à 400 milles au nord de la partie habitée d'Ontario. A la même page, sous le titre "sources des rivières Gatineau et Saint-Maurice," M. Richardson continue :

Le long du lac Hair-Cutting, long d'environ sept milles et dont la largeur varie de deux milles environ, il y a une plaine unie s'élevant au-dessus du lac de dix à vingt pieds et formée de sable brun ; cette région est presque partout stérile. Sur la côte du lac, aux endroits où les vagues ont battu le sable, on rencontre des sables ferrugineux comme ceux du bas du Saint-Laurent. En descendant la rivière Hair-Cutting, jusqu'aux lacs du Grand et du Petit Castor, la région est comparativement unie et offre des plaines sablonneuses, s'élevant parfois en terrasses jusqu'à soixante pieds au-dessus de la rivière et presqu epartout couvertes d'arbustes à bluets et, çà et là, de troncs de petites épinettes brûlées.

A la page 20, M. Symmes dit ce qui suit sous le titre "Agriculture";

Cette partie du pays n'offre aucune valeur au point de vue agricole.

A la page 21, concernant les sources de la rivière Ottawa, M. Symmes s'exprime comme suit :

Les gelées commencent vers le premier septembre et les glaces disparaissent vers la fin de mai. La végétation est ensuite extraordinairement active.

A la page 23, sous le titre "Sol." nous lisons ce qui suit :

Bien que cette région, prise en son entier. et dans la partie du sud, laisse à désirer au point de vue de l'agriculture, cependant il est certain que de grandes étendues d'excellente terre existent en beaucoup d'endroits.

A la page 27, le Dr A. E. Barlow, dans son rapport sur le district de Nipissing et le comté de Pontiac, dit ce qui suit :

Les gelées que craignent tant les cultivateurs, surtout dans les districts nouvellement ouverts à la colonisation, ont jusqu'ici été un obstacle assez grave à la culture du blé, tandis que l'avoine en a grandement souffert, surtout dans les défrichements situés à quelques distance des grandes nappes d'eau. Les gelées ont généralement lieu du 18 au 25 d'août, durant les belles nuits qui suivent les gros vents du nord. Dans le voisinage du lac Témiscamingue, les colons y échappent complètement à cause de leur proximité de cette grande nappe d'eau, ou bien leurs récoltes n'en souffrent que très peu, les légumes les plus tendres fréquemment, les seuls attaqués par la gelée.

Plus bas il dit :

Le pin rouge paraît le mieux croître sur les plaines sablonneuses apparemment stériles, qui sont nombreuses dans beaucoup de parties de ce district.

A la page 28 il dit :

Le pin gris, que quelques-uns appellent pin résineux, ou pruche bâtarde, se rencontre très fréquemment dans les endroits les plus stériles et les plus rocheux, et sa présence est presque toujours un indice de l'extrême pauvreté du sol sous-jacent.

A la page 35, toujours à propos de l'Ottawa-supérieur, les rapports faits par les explorateurs Lindsay Russell et H. C. Squires, disent :

Les descriptions qu'ils donnent du caractère général et de l'aspect du pays qu'ils ont étudié dans leurs coordonnées respectives des rivières et des lacs qui leur avaient été assignés, représentant l'ensemble comme une région rocheuse et stérile, impropre à l'agriculture et principalement boisée d'une croissance rabougrie

d'épinettes rouges et blanches, de bouleaux et de sapins.

Sous ce titre " Sol " ils disent :

A part certaines exceptions, le sol est en général composé de sable et de rochers.

A la page 37 nous lisons ce qui suit :

Les sections de la Gatineua et de Jean-des-Terres sont accidentées et montagneuses et beaucoup moins propres à la culture, et les traits caractéristiques de cette dernière section sont très semblables à ceux décrits dans les rapports des explorations des lacs et des rivières.

A la page 38 M. Russell dit en parlant de l'Ottawa-supérieur :

La partie de la rivière Ottawa comprise dans mon exploration coule à travers une région d'un caractère très uniforme en ce qui concerne la surface, l'espèce et la qualité du sol, et l'espèce de bois qui s'y trouve en plus grande partie. Partout la surface est accidentée, étant recouverte des collines basses et généralement rocheuses de formation laurentienne qui s'étendent à travers toute la région ; les petites étendues comparativement unies sont ordinairement des savanes d'épinette blanche ou rouge.

Sous le titre " Sol".

Dans un grand nombre de cas, les collines sont des crêtes de rochers dénudés ; dans d'autres, ces rochers ne sont que légèrement recouverts de terroir et de végétation. Da nsles vallées et les terres basses adjacentes aux cours d'eau, le sol est plus profond, bien que généralement d'une nature analogue lorsqu'il est sec. La majeure partie des terres planes ou basses se compose de savanes couvertes d'épinettes blanches ou rouges, ou tout simplement recouvertes de mousse. Dans quelque cas exceptionnels, un étroite lisière de sol plus riche a été remarquée le long des bords des cours d'eau, étant l'alluvion entraîné par ces cours d'eau durant les inondations.

A la page 40 sous le titre " climat ", il dit:

En ce que concerne le climat, la région parcourue semble être d'environ trois semaines en retard de la ville d'Ottawa quand vient la saison du printemps, et l'hiver semble y commencer proportionnellement plus tôt.

Quant à l'intensité et à la durée de la chaltur d'été, je ne crois pas qu'elles puissent jamais suffire à mûrir le blé ; l'avoine et l'orge pourraient peut-être arriver à maturité ; la Compagnie de la Baie d'Hudson récolte, au poste du Lac Victoria, des pommes de terre de taille moyenne et d'excellente qualité.

Il est difficile de faire un rapport favorable quant à la question de savoir si la région est propre à la colonisation et quant aux autres ressources de cette contrée.

Sans parler du climat, la nature de la surface du col est telle qu'à l'exception de la petite étendue ci-dessus mentionnée, au confluent de l'Abitibi, je n'ai jamais eu connaissance et on ne m'a jamais dit qu'une partie quelconque de cette région fût propre à la culture profitable telle que comprise de nos jours par les colons du Canada.

A la page 42, M. John Sullivan dit sous le titre " Bonnes terres agricoles " :

On me dit que plusieurs des sauvages, environ quinze ou dix-huit, sont morts de faim l'hiver dernier dans un rayon de trente milles à partir de l'endroit où j'arpentais.

A la page 45, parlant de l'Ottawa-supérieur, M. John Bequill dit :

Le pays est plat et l'on n'y voit pas de côtes. Je n'avais pas reçu l'ordre de constater jusqu'à quelle distance en arrière de la rivière s'étendent les bonnes terres et le bois.

On se demande naturellement pourquoi il est allé, car c'était un des faits les plus important à constater.

A la page 50, M. Walter McOuat, dans son rapport sur la région des lacs Témismingue et Abittibi dit sous ce titre " Bois de service ".

Il y a du pin rouge et du pin blanc sur toute la région explorée, et ce bois n'est pas rare aussi loin au nord que le lac Abitibi, mais sur ce lac, à l'exception de quelques arbres de cette essence, de belle venue et d'environ six pieds de circonférence, que l'on a remarqués près de la décharge, ils sont tous très petits et rabougris.

Et plus bas :

Du sommet de la colline on a vu des bouquets de pin blanc dans toutes les directions. L'épinette blanche, le bouleau jaune et le cèdre sont assez abondants et de bonnes dimensions.

Mais si l'on ouvre le livre à la page 144, et que l'on y compare le rapport de M. William O'Gilvy, arpenteur fédéral sur le même pays avec ceux que je viens de lire, on verra que les deux versions s'accordent peu. Voici ce que dit M. O'Gilvy:

A mesure qu'on approche du lac Abitibi le pin devient plus rare, jusqu'à ce que six milles en aval, sur la rivière Abitibi, se trouve l'extrême limite du pin, et à compter de là on ne rencontre que de l'épinette blanche, du tremble et quelques bouleaux et épinettes rouges. Il n'y a plus que l'épinette blanche qui soit assez grosse pour avoir quelque valeur commerciale, et encore la proportion est-elle faible des arbres de cette essence qui soient assez gros pour l'exploitation ordinaire. Sur la rivière l'Orignal (Moose) se rencontrent des épinettes de quinze pouces de diamètre et plus, ainsi que des peupliers et des trembles, qui pourraient être utilisés à différentes fins. Dans les environs de la baie de James j'ai vu bien peu d'arbres assez gros pour d'autres fins que le chauffage. Dans le voisinage du poste de Rupert peut se trouver du bois de construction, mais peu propre à autres fins. La même remarque s'applique à East-Main et à la contrée intermédiaire.

M. A. S. Cochrane, dans son rapport sur la rivière Abitibi, à la page 51, décrit la route qu'il a suivi. Il n'a fait que monter et descendre les lacs et rivières. Il n'a pas examiné le terrain. Il n'a fait qu'un voyage en canot. A la page 55 M. Bell dit :

La contrée autour des lacs qui sont aux sources des rivières Michipicoten, de la Pie et Kabinakagami, est généralement montueuse et accidentée. Quelques morceaux d'assez bonne terre, la plupart de marne sablonneuse et graveleuse, furent trouvés entre les collines dans le voisinage de tous ces lacs. Les vallées des

rivières Oba et Kabinakagami sont couvertes de sable fin stratifié qui contient souvent beaucoup d'argile.

A la page 59, M. Parks, dans un long rapport sur les rivières Abitibi, Moose et Nussambie, s'exprime comme suit :

Au nord de ce détour la contrée est beaucoup plus humide à toute distance de la rivière, et on ne saurait l'appeler autrement que marécageuse. Le bord de la rivière est encore sec et élevé, mais le sol n'est pas aussi bon, étant beaucoup plus sablonneux et couvert d'une végétation moins belle. Il n'existe pas d'étendues considérables de terres arables dans la partie inférieure de la rivière. La ligne elle-même sur les derniers cent milles traverse des muskegs presque ininterrompus. Le climat permet de cultiver des racines, mais on se demande si les céréales mûriraient. On a cultivé de l'orge à Moose-Factory, mais on ne peut compter qu'elle mûrira.

Au sujet des ressources forestières, il dit:

A l'exception de quelques petits arbres isolés, on ne voit pas de pins dans tout le district. Le long des rivières et sur les rives des lacs le bois est uniformément du tremble et du bouleau, l'épaisseur rugueuse de l'écorce de cette première essence aumentant dans le nord.

Dans les plaines argileuses humides on trouve de l'épinette d'assez belle taille sur de vastes étendues. Ce bois prendra éventuellement grande valeur comme bois de pulpe. Les arbres de grande taille ne sont pas nombreux, la moyenne étant d'environ dix pouces. Dans les muskegs, une petite épinette rouge de peu d'utilité prédomine, et s'étend sur des centaines de milles carrés dans le nord.

A la page 73, M. Wm. Charlton dit dans un rapport sur le chemin de fer projeté à la baie d'Hudson, via les vallées des rivières Missanibie et l'Orignal— je dois faire remarquer que ce rapport vient d'un arpenteur d'Ontario—nous lisons ce qui suit :

Les sauvages m'apprennent que la contrée à l'ouest de la Missanabie est un pays surtout plat, à travers lequel on pourrait facilement construire une voie ferrée——

Comment un gouvernement peut-il oser offrir à une Chambre un rapport comme celui-ci dans lequel on dit que les sauvages ont appris à certains arpenteurs que le pays qu'ils parcouraient convenait très bien à la construction d'un chemin de fer, et comment peut-on nous demander d'approuver le projet du gouvernement sur des preuves de ce genre ? Il y a plus : le gouvernement ose faire imprimer ce rapport à centaines de mille exemplaires qu'il a fait distribuer dans tout le pays. M. Charlton continue :

—et que la rivière Missanabie et ses affluents possèdent d'immenses chutes d'eau à divers endroits tout le long de leur cours jusqu'aux Grandes-Chutes ; que les bras du centre et de l'est de la rivière l'Orignal, tout en étant moins considérables, abondent en chutes d'eau, et que la contrée que traversent ces bras de rivière est plus accidentée que celle qui longe la Missanabie et celle qui se trouve à l'ouest de ce cours d'eau, bien que tout le pays soit bien boisé d'épinettes et de peupliers de belle qualité, de pins, d'épinettes blanches, de cèdres, bouleaux, de mélèzes, etc. Le sol sur tous les embranchements, surtout sur celui de l'ouest, est propice pour la culture.

Les honorables députés d'Ontario savent que dans l'automne de 1898, le gouvernement libéral de cette province, voulant se mettre à l'abri de l'indignation populaire soulevée par ces infamies électorales et voulant jeter de la poudre aux yeux du peuple, organisa l'établissement du nouvel Ontario, et l'on nous a sonné le Nouvel-Ontario dans les oreilles à nous en rendre sourds. C'est pour faire croire à sa bonne foi que le gouvernement d'Ontario envoya des explorateurs parcourir le pays et c'est là le rapport d'un de ces explorateurs. Toute l'affaire a simplement été un truc politique. Il fallait que le gouvernement détournât l'opinion publique de ses iniquités, et il ne regarda pas aux moyens. Nul doute que ceux qui ont été envoyés pour explorer le nord de la province savaient, même avant de quitter Toronto, parfaitement ce qu'on attendait d'eux. Tous leurs rapports montrent d'une manière évidente qu'ils ont trouvé dans le pays ce qu'on les y avait envoyer chercher. M. Charlton dit encore :

J'ai remarqué qu'une grande partie du sol en aval de la rivière est argileux et, le climat aidant, il devrait être de fort bon rendement.

De la Missanabie à New-Brunswick-House (cinquante milles de navigation) la contrée est fort accidentée, bien que les coteaux n'y soient pas très élevés. Le bois est petit, et il y en a une partie que le feu a détruit. Je suis porté à croire qu'il y a plus de terrains rocailleux que de terrains labourables dans cette partie de notre trajet.

A New-Brunswick-House, le sol est argileux. On m'apprend que l'on y fait pousser du foin, de l'avoine et des pommes de terre, mais que l'on n'y a pas tenté la culture du blé.

Il est raisonnable de s'attendre que cet arpenteur aurait dû se renseigner personnellement et non pas accepter des on-dit.

A la page 74 M. E. B. Borron dit :

Il exprime l'opinion——

Nous sommees ici évidemment en présence du résumé écrit par une autre personne, probablement le même fonctionnaire public.

Il exprime l'opinion qu'un lisière de terre sèche et fertile, longue d'au moins 400 milles et large de 50 milles et contenant 20,000 milles acres carrées, soit 12,800,000 acres en superficie, et traverse toute la région de l'est à l'ouest. Si l'on alloue toute la superficie raisonnablement admissible pour les lacs, les baissières, les terrains marécageux, les marais et les surfaces impropres à la culture, il reste une proportion très étendue de la région qui est propre aux établissements ; le climat et le sol sont propices pour l'exploitation combinée des produits de la ferme ; l'élevage du bétail et l'industrie laitière y réussiront, à merveille. A la page 46, il soutient qu'il y a sur la rivière Missanabie plus de terre cultivable que sur toute autre rivière à l'exception de la Kenogami.

De sorte que ces explorateurs d'Ontario ont rapporté du pays ce qu'ils savaient sans

doute qu'on voulait qu'ils en rapportassent, savoir : les meilleurs rapports possibles. A la page 76 nous trouvons un document des plus extraordinaires et qui à sa face semblerait avoir été fait par un des membres du Cabinet d'Ontario tranquillement assis dans son bureau et résumant la citation d'après les rapports de ces explorateurs. Le gouvernement a trouvé ce résumé tellement de son goût qu'il a pris la peine de le faire répéter en son entier à la page 110 :

A la dernière session de la législature, la somme de $40,000 fut votée pour la partie de la province située entre le chemin de fer Canadien du Pacifique et la baie James. Ce qu'on savait de cette contrée, de sa topographie et de la nature et étendue de ses ressources, en minéraux, bois et terrains cultivables, était d'une nature générale et vraiment restreinte. On croyait, sur la foi de renseignements officiels et autres, qu'il y avait dans cette contrée de vastes forêts de bois propres à faire de la pâte à papier, ainsi que de grandes étendues de terre arable. Au commencement de l'été le département organisa et mit en campagne dix brigades d'exploration, à chacune desquelles fut assignée une section différente et distincte, et en même temps qu'on ne s'attendait pas à ce qu'elles pénétrassent dans tous les coins d'une si vaste région, on espérait qu'elles recueilleraient assez de renseignements pour montrer que dans la région située au nord de la ligne de faîte séparant les eaux de la baie James de celles du fleuve Saint-Laurent il y a de grandes étendues de terrains fertiles et d'immenses forêts d'épinette blanche et de bois propres à faire de la pâte à papier

Le résultat de l'exploration.

C'est le ministre qui parle :

L'exploration a établi qu'il existe, au nord de la ligne de faîte, une étendue de terre arable s'étendant de la limite de Québec vers l'ouest à travers les districts de Nipissingue, d'Algoma et de la Baie-du-Tonnerre, et comprenant une superficie de 24,500 milles, soit 15,680,000 acres. Le sol est de la glaise ou terre argileuse, presque toute propre à la culture, et la région est arrosée par la rivière l'Orignal (Moose River) et ses tributaires, l'Abitibi, la Mattawami et la Missinaïbie, ainsi que par la rivière Albany et ses tributaires, la Kenogami et l'Ogoké. Le long de ce dernier cours d'eau seul, au sujet duquel rien n'était connu, il a été trouvé une étendue de bonne terre de plus de quarante milles de chaque côté de la rivière, et dans la région de la rivière à la Pluie (Rainy River), entre les townships arpentés autour de Dryden et le lac Seul, il a été trouvé une autre grande étendue de bonne terre comprenant, en superficie, environ 600 milles ou 384,000 acres.

Ce langage extravagant : " presque toute propre à l'agriculture ", montre le peu de foi que l'on doit reposer dans tout le rapport. Comment peut-on affirmer avec vérité que presque toutes les terres d'une province sont propres à la culture ? J'ai l'honneur de représenter un comté connu par la grande fertilité de son sol, mais je n'oserais jamais dire de ce comté que toutes les terres sont propres à la culture. Même dans les meilleurs districts il y a de grandes étendues de terres impropres à l'agriculture, et il est souverainement absurde de parler, comme ce rapport le fait, d'un pays sur lequel tout le monde admet que nous n'avions absolument aucuns renseignements avant que ces explorateurs y fussent envoyés. Je ferai remarquer que pas un seul des arpenteurs à l'emploi du gouvernement fédéral dont les rapports sont contenus dans ce livre, ne s'est servi d'un langage semblable. Il est évident que cet arpenteur d'Ontario a été envoyé dans ce pays dans un certain but, et ce but était de détourner l'attention publique des fautes politiques du gouvernement. Ce livre,

En somme, les renseignements rapportés par ces escouades d'explorateurs sont extrêmement satisfaisants et prouvent amplement que la province a eu raison d'entreprendre l'exploration de cet immense territoire.

A la page 82, l'explorateur du lac Long donne le résumé suivant :

Sol.—Fertile, végétation abondante partout. Bon bois debout.

Bois.—L'épinette rouge et blanche, le mélèze, le bouleau blanc, le pin et le peuplier abondent par toute la région. Il y a du bois dur dans la partie sud et du pin gris le long des lisières sablonneuses.

Mais à la page 140, nous lisons sur le même district le rapport suivant d'un arpenteur fédéral :

Ce district est en général rocheux et stérile, et n'est pas propre aux entreprises agricoles. Il existe à la tête du lac Wabinosh supérieur, et le long du lac et de la rivière des Hauteurs (Highland), de petites lisières de terre arable. Le long de la petite rivière Vaseuse (Mud) le sol est bon pour le fourrage et les racines, mais par autant pour la culture généralisée. D'autres parties produisent des pommes de terre et du foin. Sur la petite rivière Vaseuse, près du lac Népigon, il y a des dépôts du genre fibreux spécial à la tourbe, mais ils n'ont pas beaucoup d'étendue ni de profondeur.

Au sujet du bois, ce qui suit contredit encore celui cité du dernier arpenteur d'Ontario :

Il y a peu de bois de quelque valeur commerciale, et les superficies qui ont quelque valeur intrinsèque sont virtuellement inutilisables à cause de leur éloignement et du petit nombre des différentes superficies boisées, sauf le long de la rivière Vaseuse, où l'on a trouvé de grosses épinettes tant rouges que blanches.

A la page 83, le rapport d'Ontario dit :

La région du Népigon constitue un plan haché. Bonne terre cultivable, sol argileux, marne argileuse et marne sableuse.

Un peu au nord du lac Népigon le pays est fortement boisé d'épinette blanche, de pin banksien, de peuplier et de mélèze, avec deci delà du bouleau et de l'épinette rouge.

Cela ne s'accorde pas avec le rapport de l'arpenteur fédéral. A la page 85, le même rapport continue :

La région que nous avons traversée est généralement rocheuse et offre peu d'avantages à l'agriculture. La seule bonne terre que nous ayons remarquée se trouve à l'ouest et au

nord du lac Wabinosh ; le sol y est composé de marne fine sablonneuse et argileuse.

A la page suivante, le même explorateur décrit la route qu'il a suivie, et cette description montre que qu'il a voyagé continuellement par eau. L'on doit présumer en conséquence qu'il a eu peu d'occasion de faire un examen approfondi du sol et de s'assurer si le pays était propre à l'agriculture. A la page 122, nous trouvons un rapport des explorateurs d'Ontario concernant la division du lac Saint-Joseph. Ce rapport dit :

Il y a quelques bonnes étendues de terre, mais elles sont petites et disséminées, et la plus grande partie du district est impropre aux entreprises agricoles fructueuses. On y trouve beaucoup de contrée rocheuse et inégale, et le sol est à certains endroits insuffisant, le sous-sol rocheux étant recouvert de sable, de marne sableuse ou de glaise. Le sol de surface suffit à la pousse du bois.

On ne trouve pas de pin, sauf par touffes isolées. Le bois d'épinette existe en groupes touffus disséminés par toute la région, mais une grande partie de ce bois est de trop petite taille pour pouvoir se vendre, bien que, sur les terrains plus élevés, il atteigne une bonne taille.

A la page suivante, on lit :

Vu le caractère rocheux de la grande partie de la surface que couvre ce district, les possibilités d'exploitation agricole sont restreintes.

A la page 147, est publiée une lettre du Dr Bell, de la Commission géologique, qui dit sous le titre " Bonnes terres " :

Cela peu comprendre environ un tiers de la région entre le lac Supérieur et la baie James.

Ce qui ne s'accorde pas du tout avec les extraits que j'ai lus des rapports des explorateurs d'Ontario. A la page 161, nous trouvons des extraits d'un rapport de E. E. Borron, magistrat stipendiaire de cette partie du pays. A la page 165, voici ce qu'il dit sous le titre " Muskegs ":

Toutefois, bien qu'il y ait en somme plus de terre arable ainsi qu'on en peut voir à New-Brunswick et Flying-Post, et une superficie encore bien plus considérable qui peuvent fournir de beaux pâturages et de belles prairies, je suis fortement convaincu nonobstant que les bourbiers et les mousses tourbeuses occupent de beaucoup la plus grande partie de cette zone, ainsi que le plateau. Ceci est vrai plus particulièrement de la partie inférieure ou septentrionale.

A la page suivante parlant du climat, il dit :

Il n'y a que les observations consignées aux postes de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, les déclarations des gens qui vivent actuellement, ou ont déjà vécu dans la contrée, et notre expérience limitée qui puissent nous renseigner sur le climat des deux dernières divisions de ce territoire. Pour ce qui est des céréales que le pays peut ou ne peut pas produire, il a été rendu des témoignages bien contradictoires. Le climat n'est pas non plus le même dans toutes les parties de la région.

M. ALCORN.

Et plus loin :

Je puis dire franchement que j'ai été fort désappointé de l'apparence de la contrée qui borde la rivière Albany, et que je crains bien que cette partie de la région qui est en aval du bras Kenogami n'ait pas au point de vue du sol et du climat une grande valeur comme pays agricole.

A la page 170, sous le titre " Bois debout ", il dit :

Dans ce que l'on a désigné sous l'appellation de pays plat argileux, embrassant tout le premier plateau ou la première plaine ainsi que la plus grande partie du second, la forêt est limitée sur une grande étendue par l'étroite lisière de bonne terre dont on a dit qu'elle s'étend le long des berges et des cours d'eau, et aux rives des lacs. Les couches inférieures d'alluvion, tant le long des rivières que sur les îles, sur les rivières et dans les lacs, sont en général bien couvertes de bois debout.

Il ne faut pas l'oublier, ce livre dont j'ai cité de longs extraits, contient les seuls renseignements que le gouvernement possède sur ce pays. La Chambre n'a devant elle absolument aucun autre renseignement que ceux contenus dans ce livre, à moins qu'elle n'accepte comme renseignement le récit d'un voyage du Père Albanel, que l'honorable chef du gouvernement nous a lu l'autre jour. Mais, comme on l'a déjà fait remarquer, le Père Albanel décrit un pays à travers lequel il est impossible que ce chemin de fer passe Le Père Albanel part de Tadoussac, remonte le Saguenay jusqu'au lac Saint-Jean, passe au nord de ce lac, et c'est là qu'il découvre les roses en question. Il suffit de jeter un coup d'œil sur la carte pour voir qu'il est impossible que le réseau projeté traverse ce pays, car il est trop à l'est et au nord. Dans tous les cas, si quelqu'un prétend—et le premier ministre ne l'a pas osé—que cet extrait du rapport du Père Albanel justifie le gouvernement, personne n'ira cependant jusqu'à prétendre qu'on peut accepter comme preuve à l'appui de ce projet les récits enthousiastes fait par un missionnaire il y a 240 ans, à une époque où l'agriculture moderne et les méthodes de culture étaient tout à fait différentes, alors qu'on avait aucune idée de nos instruments aratoires, modernes.

Sir WILFRID LAURIER : M. l'Orateur, bien que ce débat ait duré jusqu'au point de lasser toute patience humaine, et bien qu'on n'ait rien dit de neuf, il convient cependant de jeter un coup d'œil sur la situation, afin de voir où nous en sommes et de définir l'attitude des deux partis sur la question maintenant devant la Chambre, surtout au sujet de la proposition formulée par le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) à titre d'alternative à celle du gouvernement. Nous voici rendus à la troisième semaine de ce débat. Nos amis de la gauche nous ont fait entendre un véritable concert de discours dans lesquels ils ont essayé de faire résonner toutes les notes de la gamme. Bien qu'elles fussent sou-

vent discordantes, bien que leurs violons ne fussent pas toujours d'accord, leurs discours ont tous cependant une uniformité remarquable. Tous, sans même en excepter le dernier que nous venons d'entendre ont été caractérisés par une surabondance de citation. Dans un discours précédent, j'ai eu l'occasion de dire que le gouvernement avait mis devant la Chambre " une montagne de renseignements ". On a recueilli mes paroles avec beaucoup d'incrédulité, mais si je dis aujourd'hui que les honorables députés de la gauche nous ont donné des montagnes de citations, personne n'osera me contredire, parce que tous les jours la pile s'en élevait comme une tour de Babel ,tant enfin que nous avons eu la confusion des langues. Si j'ai bien compris le discours prononcé par le chef de l'opposition à l'ouverture de ce débat, il n'a pas su apprécier le compliment que j'ai voulu lui adresser quand je lui ai dit qu'il s'y entend assez bien à faire des discours de citations ; cependant, sous ce rapport, il n'égale pas encore beaucoup son prédécesseur, mais il lui ressemble. Dans ce dernier discours, mon honorable ami s'est surpassé. Il a cité, cité et encore cité des discours qui ont été prononcés dans cette Chambre et ailleurs. Il a cité des livres bleus et des articles de journaux; il a cité des correspondances, et des comptes rendus non revisés ou sans caractère officiel de la dernière assemblée des actionnaires du Grand Tronc; il a cité un document présumé confidentiel, écrit par l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux et remis confidentiellement par lui à ses collègues, mais qui est tombé entre les mains de l'honorable chef de l'opposition on n'a jamais su comment et on ne le saura probablement jamais. Enfin, dernière citation, mais non la moindre, il nous a lu une circulaire tirée d'un discours prononcé à la dernière assemblée des actionnaires du Grand Tronc, circulaire inconnue. Personne n'a jamais pu le savoir. Mais non, ce n'a pas été sa dernière citation. Mon honorable ami (M. R. L. Borden) a même cité de la poésie, et à ce sujet il a suivi des exemples illustres, car il est arrivé à plusieurs grands orateurs dans le parlement anglais, lorsqu'ils voulaient frapper un grand coup et impressionner leur auditoire, d'apporter, dans un élan d'éloquence, une citation classique Il y a cependant entre mon honorable ami (M. R. L. Borden) et ces grands orateurs anglais cette différence qu'il n'a pas tiré sa citation des auteurs classiques, mais de ses propres œuvres poétiques et peut-être lui ferai-je plaisir en lisant ces vers ? Les voici :

> To-morrow and to-morrow and to-morrow
> Creeps on this petty pace from day to day,
> And all our yesterdays have seen the route
> Unknown and unsurveyed.

Mon honorable ami a certainement fait un tour de force quand, dans une discussion sérieuse comme celle-ci, composée de faits et de chiffres, il a cité cette effusion poétique dont il s'est rendu coupable dans un moment de faiblesse où il lui arrive de courtiser les muses.

Que mon honorable ami (M. R. L. Borden) me permette de lui dire—et j'espère qu'il admettra que j'ai raison—que les citations sont des accessoires des débats parlementaires. Elles sont souvent utiles et quelquefois indispensables. Tantôt elles servent de base à un argument, tantôt elles lui donnent plus de force. Mais les citations n'ont aucune valeur, et il faut éviter d'y recourir et de les introduire dans la discussion, si elles sont discutables et controversibles, et si les députés à qui on les oppose peuvent les contredire. Elles doivent être absolument fidèles et puisées à une source pure et sans souillure, et celui qui s'en sert doit indiquer d'où il les a tirées, afin que les deux côtés de la Chambre puissent les contrôler et en faire usage, s'ils le jugent à propos.

Mon honorable ami a cité un extrait du compte rendu des délibérations des actionnaires de la Compagnie du Grand Tronc, mais il n'a pas eu besoin d'attendre la clôture de la discussion pour reconnaître qu'il avait donné aux membres de cette Chambre un exemple qu'il est préférable de ne pas suivre. Il refuse de s'en rapporter à une édition non revisée des Débats. Je me demande pourquoi il fait usage du compte rendu dont je viens de parler.

L'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler)—que je regrette de ne pas voir à son siège,—a cru améliorer la situation en faisant imprimer ce compte rendu et en le faisant distribuer aux membres de cette Chambre. Je suis certain qu'il sera le premier à reconnaître qu'en agissant ainsi il a commis une erreur. C'est un de ces financiers que la puissance de l'or domine, un de ces hommes d'argent dont nous parle Scott dans une de ses plus belles pages. Il est actionnaire et directeur de plusieurs compagnies. Si un reporter, payé pour la circonstance, se glissait dans une réunion des actionnaires d'une de ces compagnies, rédigeait un compte rendu de la séance et l'envoyait ensuite au Canada pour qu'on en fasse usage contre lui, que penserait-il de la délicatesse et de l'honnêteté du procédé. Il serait le premier à s'en plaindre.

L'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) a énergiquement commenté une déclaration que contient ce compte rendu, à savoir que les Chambres avaient été convoquées cette année pour ratifier l'arrangement dont nous sommes saisis. Le parlement s'est réuni à l'époque ordinaire pour l'expédition des affaires publiques, et il est de son devoir de ratifier ou de rejeter cet arrangement, d'en prendre connaissance dans tous les cas, comme de tous les projets de loi qui lui sont soumis. Mais il y a des hommes qui ont la mémoire courte, et mon honorable ami est de ceux-là. Ne se rappelle-t-il pas—plus

que tout autre membre de cette Chambre, il a de bonnes raisons de s'en souvenir—ne se rappelle-t-il pas qu'une fois, en 1880, le parlement fut convoqué non pas à l'époque ordinaire, mais en décembre, pour ratifier un contrat passé avec un syndicat qui devait devenir plus tard la compagnie dont l'honorable député est un des plus éminents actionnaires. Aujourd'hui, c'est offenser la dignité de la Chambre et celle d'un des directeurs du chemin de fer Canadien du Pacifique dans la personne de mon honorable ami que de convoquer le parlement pour faire une chose qui n'intéresse pas la compagnie dont il est l'un des membres. Autrefois, il n'était pas aussi chatouilleux sur la dignité du parlement ; mais un actionnaire du chemin de fer Canadien du Pacifique croit la constitution en danger lorsque les Chambres s'occupent d'autre chose que des intérêts de cette puissante compagnie.

L'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) nous a de plus cité des extraits d'un mémoire de M. Blair. J'ai déjà exprimé mon avis à ce sujet. Mon honorable ami n'aurait pas dû faire usage de ce document ; car c'était un document confidentiel, un de ces documents qui sont sacrés et qu'un serment rend inviolables et secrets.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

Sir WILFRID LAURIER : Quelque membre de l'opposition a-t-il des doutes sur ce point ? N'est-il pas vrai que ce document est confidentiel et que tous les membres du Conseil privé sont tenus, par leur serment, de ne pas le divulguer ? N'est-il pas vrai que ce document ne pouvait sortir de la Chambre du Conseil privé que du consentement du Gouverneur général et que c'est violer la loi que d'en donner connaissance sans l'assentiment du chef de l'Etat ?

L'honorable chef de l'opposition a cité une déclaration que j'ai faite à la dernière session lorsque j'ai saisi la Chambre du contrat formé entre le gouvernement et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Il a voulu prouver par là que, sous un certain rapport, le nouveau marché entraînerait des dépenses beaucoup plus considérables que celui de l'an dernier. Voici les paroles que j'ai prononcées et que mon honorable ami a citées :

> Le Grand Tronc est au fond de l'entreprise, je ne le nie pas . . . . Il ne peut se soustraire aux obligations qui lui sont imposés relativement à la division de l'est, sans se voir appliquer les clauses du contrat, car tous les articles se tiennent. En violer un, c'est les violer tous ; tel est l'esprit de la convention. Par conséquent, nous avons en main le moyen d'obliger le Grand Tronc à tenir ses engagements.

Mon honorable ami a dit que nous n'avions pas exigé de la compagnie du Grand Tronc la stricte exécution du contrat et que nous avions desserré la vis. Je dirai à l'honorable chef de l'opposition que, sous ce rapport du moins, nous n'avons pas atténué la rigueur du contrat. Il est vrai que nous avons adopté un autre moyen d'appliquer les clauses spéciales que contient l'acte au cas où la compagnie ferait défaut.

J'ai apporté l'argument que l'on a cité, pour répondre à ceux qui nous accusaient d'avoir fait un marché de dupe et de nous être réservé, comme l'a dit quelqu'un, la plus mauvaise partie du chemin pour donner la plus belle et la plus profitable au Grand-Tronc-Pacifique. On ajoutait que si la compagnie, ayant l'exploitation de la division de l'est et de la division de l'ouest, y voyait son intérêt, elle pourrait abandonner l'une et conserver l'autre, et que nous ne pouvions réclamer. J'ai fait observer que le contrat était indivisible et que si le Grand-Tronc-Pacifique ne remplissait pas les obligations qu'il avait contractées relativement à la division de l'est, il se trouvait en défaut sur le tout, et que, par conséquent, nous pouvions le forcer d'exécuter à la lettre le marché conclu. Après le nouvel arrangement intervenu entre la compagnie et le gouvernement, je ne crains pas de tenir le même langage et de donner au contrat la même interprétation.

Passant maintenant au débat qui se poursuit depuis trois semaines et aux nombreux discours que les membres de la gauche ont prononcés, est-ce dépasser les bornes que de vous demander, M. l'Orateur, si vous avez entendu nos honorables amis exprimer une seule idée géniale, une seule pensée grande et féconde ? Les avez-vous entendus se faire l'écho d'une seule aspiration vraiment nationale et les avez-vous vus se faire l'interprète des vœux du pays ? Je ne crois pas aller trop loin en disant que, du commencement à la fin de débat, la gauche n'a cessé de soulever de mauvaises chicanes de jalousie, d'ergoter sur le sens des statuts, d'éplucher des mots et des syllabes, tout cela pour démontrer l'importance de la subvention que le pays va accorder au Grand-Tronc-Pacifique et au Grand Tronc pour l'exécution de cette grande entreprise.

J'avoue, M. l'Orateur, que, sous un certain rapport, nous n'avons pas à nous plaindre, car l'honorable chef de l'opposition a parlé et nous a donné, sous la forme d'un amendement, ses idées sur cette question. Nous avons raison de nous applaudir de son attitude en cette circonstance, car à mon humble avis, la meilleure et la plus éclatante justification de la politique que nous demandons à la Chambre d'approuver se trouve dans le discours et surtout dans l'amendement déposé par mon honorable ami. Qu'on me permette d'ajouter cependant que je ne loue pas sans réserve toutes les idées de l'honorable chef de l'opposition, car l'amendement qui contient l'exposé de sa politique est composé, comme le manteau de Joseph, de diverses étoffes. Il renferme encore plus de couleurs que l'arc-en-ciel, mais comme l'écharpe d'Iris, les nuances en sont indécises et semblent se fondre lorsqu'on les regarde un peu fixement. L'amendement a été rédigé et

composé de façon à flatter les grandes compagnies, à donner des espérances à certains amis de l'honorable député et à en empêcher quelques-uns de tomber du découragement dans le désespoir. L'honorable chef de l'opposition dit qu'il ne s'oppose pas à la construction de la section de Moncton, pourvu que les pentes soient suffisantes, et l'amendement ménage ainsi les amis que possède mon honorable ami dans les provinces maritimes. De même il donne quelque espérance aux amis que possède mon honorable ami dans la province de Québec,—ou du moins il ne leur interdit pas d'espérer—car il se déclare prêt à construire la section de Winnipeg à Québec, pourvu que le terrain soit de bonne qualité. Enfin l'amendement est de nature à inspirer les plus belles espérances aux actionnaires et aux directeurs du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Il n'est pas nécessaire pour moi de faire, à cette phase du débat, une revue complète de la politique du chef de l'opposition; il me suffira d'étudier un ou deux articles de son programme. Je dirai d'abord que mon honorable ami ne s'oppose pas à ce que le Grand Tronc construise une voie ferrée à travers les prairies, aide ainsi au développement de cette contrée en pleine croissance et prenne sa part du trafic de l'ouest mais il ne veut pas—et j'appelle sur ce point l'attention de la Chambre—que le Grand Tronc pénètre dans ces territoires sur sa propre ligne, mais il désirait qu'il fit usage de la voie du chemin de fer du Pacifique. Mon honorable ami voudrait voir l'Etat employer les ressources du pays et les impôts que paient les contribuables à l'achat de la voie du chemin de fer Canadien du Pacifique depuis North-Bay jusqu'à Fort-William. Cette proposition me parait tellement étrange que pour ne pas être injuste, sans le vouloir, envers mon honorable ami, je citerai ses propres paroles. Voici la déclaration qu'il a faite l'an dernier et qu'il a répété cette année en la modifiant quelque peu.

Ce chemin de fer——

Mon honorable ami parlait du chemin de fer Canadien du Pacifique.

—de Fort-William à North-Bay, consiste en une voie qui pourrait être enlevée, qui a coûté des sommes énormes, et pour laquelle on pourrait dépenser avec profit encore beaucoup d'argent. Si j'ai bien compris, les rampes ne sont pas trop fortes ; les courbes sont très favorables sous bien des rapports et il y aurait moyen d'améliorer tout cela sans encourir une trop forte dépense.

Il est certain que ce chemin de fer est capable d'un trafic cinq fois plus considérable que celui qui s'y fait actuellement, et j'oserais même dire dix fois plus considérable, si on y apportait les améliorations que je viens de recommander. Le gouvernement agirait sagement en achetant ce chemin depuis North-Bay jusqu'à Fort-William, en en faisant une voie publique nationale pour le Canada, administrée par une commission indépendante, en donnant au Grand-Tronc-Pacifique et au Canadian-Northern ainsi qu'à l'Intercolonial et au chemin de fer Canadien du Pacifique, des privilèges de parcours égaux sur ce chemin.

Cette conclusion me paraît très claire. J'ajouterai qu'elle me paraît même très anodine, mais je n'en puis dire autant de la proposition elle-même et je déclare qu'elle n'est pas basée sur les vrais principes de la science économique. Pour ne pas être injuste envers mon honorable ami, je citerai encore les paroles dont il s'est servi:

Le Canada contient deux grandes divisions naturelles ; l'ouest et l'est. A l'heure actuelles ces deux parties du pays forment sous certains rapports, deux sociétés différentes. Leurs intérêts commerciaux, bien que différents sous certains rapports devraient s'harmoniser. Ces deux grandes divisions du pays sont reliées entre elles durant l'été par une magnifique route naturelle, la route des Grands Lacs ; durant l'hiver, elles sont séparées l'une de l'autre par des milliers de milles de territoire inhabité, et il existe une certaine tendance, favorisée par d'excellents moyens de comunication, à établir au sud de notre pays deux lignes, pour que le trafic se dirige du nord au sud, au lieu de l'est à l'ouest, comme cela devrait être. Actuellement, nous possédons dans l'ouest deux grands réseaux de chemin de fer, le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Canadian Northern. Dans l'est nous avons trois grands réseaux : le chemin de fer Canadien du Pacifique, le Grand Tronc et l'Intercolonial. Ce vaste territoire inhabité qui sépare l'est de l'ouest—qui, je l'espère, du moins dans la partie septentrionale—devra finir par répondre aux espérances que fondent sur elle tous ceux qui, dans cette Chambre, sans distinction de parti, ont vanté sa valeur, et devenir une région aussi prospère que populeuse—ce territoire, dis-je, est relié durant l'hiver par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Ce langage est la plus éclatante justification de la politique que nous avons soumise à la Chambre et au pays, à savoir : que nos voies de communication entre l'ouest et l'est sont insuffisantes, qu'il est nécessaire de les améliorer et de les multiplier, et que, pour atteindre ce but, le concours de l'Etat est indispensable. Voilà la base sur laquelle nous nous appuyons ; si elle est fausse, j'avoue que notre politique l'est également. Si ces prémisses sont mauvaises, notre conclusion ne vaut rien. Mais, M. l'Orateur, les déclarations que nous avons faites sont vraies et notre politique est saine et bonne, et les paroles du chef de l'opposition que je viens de citer sont la meilleure justification de la ligne de conduite que nous avons adoptée.

Mon honorable ami nous dit que le pays contient deux grandes divisions naturelles, l'est et l'ouest, et que pendant l'hiver, elles sont reliées entre elles par le chemin de fer Canadien du Pacifique, mais que nos moyens de communication sont insffisants et qu'il faut les améliorer et en créer d'autres. C'est là justement ce que nous ne cessons de répéter. C'est la base même de la politique que nous avons soumise au parlement et qui, je suis heureux de le dire, a reçu l'entière appro-

bation du chef de l'opposition. Le gouvernement croit que le seul moyen d'améliorer les voies de communication entre l'est et l'ouest, c'est de construire une autre ligne transcontinentale. C'est là, il me semble, le remède le plus naturel à appliquer au mal dont nous a parlé le chef de l'opposition ; mais ce n'est pas celui que mon honorable ami nous propose d'employer. Il ne veut pas que l'Etat construise un nouveau transcontinental ; il nous conseille d'acquérir un tronçon du chemin de fer Canadien du Pacifique et de concéder aux autres lignes le droit d'en faire usage pour les besoins de leur trafic. Les idées de mon honorable ami sur cette question peuvent se résumer ainsi : après avoir construit cette voie ferrée de nos deniers il y a une vingtaine d'années et en avoir fait cadeau à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, il veut que nous la rachetions, puis, que nous l'améliorions, et enfin, que nous permettions à toutes les compagnies du pays d'en faire usage. La proposition est tellement étrange,—si je puis me servir de cette expression sans offenser mon honorable ami,—que certains ont insinué que le chef de l'opposition ne l'avait pas faite de sa propre initiative mais qu'elle lui avait été soufflée par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. L'honorable député s'est offensé de l'insinuation. Pour ne pas être injuste à son égard, je citerai ses propres paroles :

> On a donné à entendre que je désirais lancer ce pays dans d'énormes dépenses pour favoriser les intérêts du chemin de fer Canadien du Pacifique, et on a insinué, si l'on n'a pas affirmé, que, moi, qui exerce dans cette Chambre un mandat que le peuple m'a confié—j'avais fait une semblable proposition à la demande de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. M. l'Orateur, je repousse ces insinuations avec toute l'énergie dont je suis capable.

Nous acceptons, sans hésiter et sans aucune réserve, la parole de mon honorable ami, et nous sommes convaincus qu'il n'a pas fait cette proposition à la demande de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Cependant, on me permettra bien de demander quel est le méphistophelès qui a soufflé dans l'oreille du chef de l'opposition un projet qui est non seulement contraire à toutes les règles du sens commun, mais aux plus élémentaires notions du patriotisme ? Quel est le méphistophelès qui a suggéré au chef de l'opposition l'idée qu'une seule voie ferrée pouvait répondre aux besoins de ce progressif pays ? Quel est le méphistophelès qui a pu faire croire au chef de l'opposition que le commerce toujours croissant d'une nation qui compte aujourd'hui 6 millions d'âmes, qui en comptera bientôt dix à douze millions, et même vingt millions dans un avenir rapproché, n'avait pas besoin d'un autre transcontinental ? Quel est le méphistophelès qui a pu faire croire à mon honorable ami qu'il était dans l'intérêt public d'obliger le Grand Tronc à pénétrer dans l'ouest par la voie qui existe aujourd'hui de North-Bay à Winnipeg ? Que deviendraient nos légitimes aspirations nationales si le peuple canadien et le parlement de ce pays adoptaient une semblable politique. Que nous siégions à gauche ou à droite de l'Orateur, tous nous espérons que le Canada marchera à pas de géant dans la voie de la prospérité et que les relations commerciales entre l'est et l'ouest iront toujours en augmentant. Tous, nous espérons que le trafic de l'Ouest prendra la route des ports canadiens, et non celle des ports américains. Si telle est notre commune espérance et si le chef de l'opposition désire réellement voir le Grand Tronc traverser les prairies de l'Ouest, je lui demanderai ainsi qu'à ses amis quelle chance nous aurions d'accroître le mouvement de nos ports si son plan était adopté et si nous forcions le Grand Tronc à se servir de la voie du chemin de fer Canadien du Pacifique depuis North-Bay jusqu'à Fort-William. Quelle direction prendra le trafic à North-Bay ?

M. SAM. HUGHES : La même direction qu'aujourd'hui.

Sir WILFRID LAURIER : Je remercie mon honorable ami de son interruption. Il est donc bien compris alors que le peuple et le parlement canadiens ont à choisir entre le plan de l'opposition qui obligerait le Grand Tronc à transporter ses marchandises sur la voie du chemin de fer Canadien du Pacifique depuis Fort-William jusqu'à North-Bay et de là aux ports américains ; et le plan que nous proposons, lequel consiste dans l'établissement d'une nouvelle ligne qui reposerait tout entière sur le sol canadien et transporterait les produits de l'ouest à nos ports de mer.

M. SAM HUGHES : Le Grand Tronc continuera à les expédier à Portland.

Sir WILFRID LAURIER : Examinons la chose un moment. Nous voulons accroître le mouvement maritime de Saint-Jean et d'Halifax, et construire une ligne située, d'un bout à l'autre, sur terre canadienne ; mais l'honorable député (M. Sam Hughes) dit que le trafic ira à Portland. L'on nous reproche de ne pas avoir imposé au Grand Tronc des conditions assez sévères et de ne pas avoir pris les moyens de forcer cette compagnie à négliger un peu Portland au profit de Saint-Jean et d'Halifax. Nous croyons avoir pris toutes les précautions convenables, mais les honorables membres de la gauche affirment le contraire et disent : Nous ne pouvons appuyer votre projet ; vous devriez adopter le nôtre dont l'effet serait d'amener le trafic de Winnipeg à North-Bay—d'où il prendrait certainement la route de Portland.

Jamais, que je sache, on n'a saisi la Chambre d'une mesure aussi dénuée de tout esprit patriotique—j'emploie ces mots de propos délibéré—que celle que l'opposition nous a soumise. Je sais bien qu'aujourd'hui il nous faut tâcher de corriger les er-

reurs du passé ; et la grande erreur du passé a été de ne pas relier la ligne mère du Grand Tronc aux ports des provinces maritimes, mais de choisir Portland comme terminus. Nous voulons aujourd'hui établir une voie ferrée dont le trafic accroîtrait le mouvement maritime de Saint-Jean et d'Halifax. Ces honorables membres de l'opposition reconnaissent que c'est là le but que nous poursuivons, mais ils se contentent de nous répondre : " Votre projet n'est pas assez bon, adoptez le notre—qui ne vaut rien ". Voilà le bel exemple de logique qu'ils nous donnent.

Examinons maintenant un autre aspect de la question et étudions un autre argument L'honorable chef de l'opposition veut obliger toutes les lignes canadiennes, le Grand Tronc, le chemin de fer Canadien du Pacifique, le " Canadian Northern ", à ne se servir que d'une seule et même voie depuis Winnipeg jusqu'à North-Bay. Je ne voudrais pas tomber dans les banalités, mais vous savez que la concurrence est l'âme du commerce. Cette parole est vraie, qu'il s'agisse du trafic des chemins de fer ou de toute autre entreprise commerciale.

La jeune province du Manitoba écrasée autrefois sous le monopole que possédait la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et n'étant pas assez riche pour établir une ligne rivale, a souvent demandé à cette Chambre de la débarrasser de la pieuvre qui l'épuisait. Mais ses cris ne furent pas entendus ici et elle dut ne compter que sur ses propres forces. Elle vit voter par son assemblée législative, une loi destinée à créer cette concurrence dont elle avait besoin, en permettant au " Northern Pacific " de prolonger sa ligne vers le nord afin de forcer le chemin de fer Canadien du Pacifique à abaisser ses tarifs. Cette question, on s'en souvient, passionna les esprits, et on put croire un moment que le sang coulerait. La Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ne voulait pas abandonner son monopole et la population du Manitoba voulait la concurrence à tout prix. Un jour, dans l'automne de 1887, si je me rappelle bien, deux ou trois cents des plus respectables citoyens de Winnipeg se rendirent en corps au croisement des deux voies ferrées afin de faire reconnaître, par la force s'il était nécessaire, leur droit de mettre un terme au monopole qui les écrasait. Le gouvernement fédéral et les Chambres cédèrent ; la concurrence s'établit entre les deux lignes rivales et les tarifs furent immédiatement abaissés.

Je suis fier de dire que, quelques années plus tard, sous l'administration actuelle, nous avons accordé une charte au chemin de fer " Canadian Northern ", qu'il y a aujourd'hui une grande voie ferrée qui a sa tête de ligne à Port-Arthur et se dirige vers l'ouest, et que les tarifs ont subi une nouvelle réduction. Lorsque le Grand Tronc fera circuler ses locomotives à travers les prairies de l'ouest—ce qui ne saurait tarder, les frais de transport seront de nouveau diminués.

Je demande à tout homme raisonnable s'il croit qu'en forçant ces diverses compagnies, le chemin de fer Canadien du Pacifique, le " Canadian Northern " et le Grand Tronc à se servir d'une seule et même ligne depuis Winnipeg jusqu'à North-Bay, on favoriserait la cause de la concurrence et l'abaissement des tarifs ? Non, la chose n'est pas praticable. Si nous voulons éviter une coalition entre ces trois compagnies et les empêcher d'adopter des tarifs uniformément élevés non seulement sur ce réseau qu'elles possèderaient en commun, mais aussi sur les autres lignes qu'elles exploitent chacune pour son compte, ne suivons pas la politique que l'opposition a développée. En effet, la proposition de mes honorables amis ne saurait produire d'autres résultats ; elle est tellement étrange que je suis très surpris de voir la gauche en demander l'adoption.

Il y a plus. Je ne crois pas que les membres de l'opposition voient d'un œil très favorable le plan qui leur a été proposé.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

Sir WILFRID LAURIER : Je ne le crois pas. Je sais bien qu'ils voteront pour dans quelques instants, mais ils le feront un peu à contre-cœur.

Permettez-moi de vous citer le langage dont l'un d'eux s'est servi il y a quelques jours, je veux parler de l'honorable député d'Hastings-est (M. Northrup). Le plan que ce dernier aimerait voir adopter n'est pas celui de l'honorable chef de l'opposition, mais bien le plan que le Grand Tronc nous avait d'abord soumis—à savoir : l'établissement d'une nouvelle ligne qui partirait de North-Bay et se dirigerait vers l'ouest. L'honorable député de Toronto-centre (M. Brock) —que de pénibles circonstances emp'êchent d'être au milieu de nous aujourd'hui—partage aussi l'opinion de son collègue (M. Northrup). Voilà le projet qui tient si fort au cœur de mes deux honorables amis et pour lequel ils aimeraient voter ; mais leur chef a refusé de l'adopter et s'est prononcé contre. Malgré cela, ils sont tellement certains d'être dans la bonne voie qu'ils ne peuvent s'empêcher d'exprimer leurs vues à ce sujet.

Parlant de l'opposition que sir Rivers-Wilson se plaignait de rencontrer au sein des actionnaires du Grand Tronc, voici comment l'honorable député d'Hastings-est s'est exprimé :

D'où est venue cette opposition ? Non pas de la loyale opposition de Sa Majesté, car nous avons toujours été partisans de la Compagnie du Grand Tronc. Toutes ces difficultés, tous ce embarras dont il se plaint dans sa lettre au premier ministre à qui il adresse des félicitations pour l'habileté consommée qu'il a déployée à surmonter ces difficultés, tous ces embarras, dis-je, ne sont pas le fait des membres

de l'opposition, mais ce sont les collègues du chef du cabinet et ses partisans qui les ont soulevés dans les assemblées secrètes tenues pour cet objet. Nous n'avons jamais été en lieu d'exprimer notre avis sur ce point, sauf que nous nous sommes déclarés partisans de la construction d'un chemin de fer par la Compagnie du Grand Tronc, de North-Bay au Pacifique, comme la compagnie elle-même le voulait, et j'ajoute que nous sommes toujours partisans de ce projet.

Non pas d'une ligne utilisant la voie ferrée du Canadien du Pacifique, mais d'une ligne indépendante.

En présence de ce document adressé au premier ministre, le félicitant d'avoir vaincu toute ces difficultés, il est bon de connaître la nature de ces embarras, afin que tout le poids du blâme retombe non pas sur l'opposition qui a été tout à fait étrangère à la chose, mais bien sur les épaules de ceux qui sont responsables de toutes ces difficultés.

Ce langage est si peu en harmonie avec l'amendement du chef de l'opposition pour lequel mon honorable ami (M. Northrup) va voter dans un instant, et a paru tellement extraordinaire dans sa bouche que l'honorable député de Selkirk (M. McCreary) l'a interrompu pour lui poser la question suivante :

M. McCREARY : Faut-il comprendre que l'honorable député (M. Northrup) déclare, au nom de l'opposition, que celle-ci aurait appuyé la requête de la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer demandant l'autorisation de construire une voie ferrée de North-Bay jusqu'à la plage du Pacifique, en passant au nord du lac Winnipeg ? Telle fut la première demande du Grand Tronc. En approuvant ce projet, l'honorable député reflète-t-il les sentiments du parti conservateur ?

M. NORTHRUP : L'honorable député (M. McCreary) me pose une question pertinente et je lui répondrai. Je n'ai reçu aucun mandat pour parler au nom de l'opposition, cela va sans dire. Pourtant, exprimant mon opinion personnelle et ayant entendu une foule de députés de la gauche se prononcer, je déclare sans hésitation qu'à mon avis l'opposition entière était et est encore disposée à prêter la main à la Compagnie du Grand Tronc pour lui permettre de prolonger sa voie à l'ouest de North-Bay.

Voilà du moins une proposition patriotique et conforme à nos aspirations nationales ; mais le contre-projet du chef de l'opposition est, suivant moi, tout à fait inacceptable. Il est de notre devoir de construire—et c'est là la politique du gouvernement—un autre trancontinental et d'établir une autre voie ferrée qui s'étendra d'un océan à l'autre.

C'est avec beaucoup de plaisir que j'ai écouté, l'autre jour, le discours que l'honorable député d'Elgin-ouest (M. Jabel Robinson) a prononcé. Il est en faveur, lui, d'un chemin de fer national et il n'approuve pas le plan de l'honorable chef de l'opposition. Il ne veut pas que nous mettions tous nos œufs dans le même panier, dans le panier que nous offre la Compagnie du chemin de fer du Pacifique. Il désire l'établissement d'une ligne indépendante. La seule objection qu'il fasse valoir à l'encontre du projet ministériel, c'est que l'Etat devrait construire et exploiter lui-même le nouveau transcontinental. Je vais maintenant aborder ce point. Si une autre route transcontinentale est nécessaire, comment devons-nous l'établir et l'exploiter afin de servir les intérêts du pays. L'Etat doit-il l'administrer lui-même ou en confier l'exploitation à une compagnie ?

M. R. L. BORDEN : Avant que mon honorable ami passe à un autre point, je lui ferai observer que, en parlant de l'aide que nous devions accorder au Grand Tronc pour lui permettre de pénétrer dans l'ouest, je me suis servi des paroles suivantes :

L'Etat ne subventionnerait l'entreprise qu'en se réservant l'entière réglementation des tarifs et qu'en stipulant toutes les conditions que renferme le projet ministériel au sujet du trafic que l'on devra acheminer par les routes et vers les ports canadiens. Le Grand-Tronc-Pacifique et le Grand Tronc devront s'engager à expédier, autant que possible, les produits de l'ouest à nos ports de mer. Pour que la garantie ne soit pas illusoire, il faudra exiger cet engagement non seulement du Grand-Tronc-Pacifique mais aussi du Grand Tronc.

Sir WILFRID LAURIER : J'ai lu les paroles que mon honorable ami vient de nous répéter. Elles sont sonores et je serais heureux d'en avoir l'explication. J'aimerais savoir comment le Grand Tronc s'y prendra pour transporter les produits de l'ouest ailleurs qu'à North-Bay ou à Portland si nous ne construisons pas un chemin de fer jusqu'au littoral des provinces maritimes.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami désire-t-il que je réponde maintenant.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami aura l'occasion de nous fournir ces explications plus tard. Il est mieux de procéder régulièrement. S'il veut faire un discours, je lui demanderai d'attendre que j'ai fini.

J'ai lu attentivement le discours de mon honorable ami, et je n'ai pas bien saisi sa pensée à ce sujet. J'aimerais le voir aborder de nouveau cette question de trafic, car je ne puis comprendre comment le Grand Tronc pourra transporter sur sa voie, à partir de North-Bay jusqu'à Saint-Jean et Halifax les produits de l'ouest.

M. R. L. BORDEN : Je suis prêt à répondre maintenant.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami est bien bon, mais il doit attendre l'occasion.

Je disais que l'honorable député d'Elgin-ouest (M. Jabel Robinson) s'était prononcé en faveur d'un nouveau transcontinental, mais qu'il voulait que l'Etat, au lieu de le confier à une compagnie libre, l'administrât lui-même. Que mon honorable ami me per-

mette d'abord de lui prouver qu'il est bien difficile pour un gouvernement d'exploiter une voie ferrée de cette nature. Mais avant d'aborder ce point j'aimerais dire quelque mots d'une proposition que la gauche a formulée l'an dernier et qu'elle a répétée cette année relativement à l'acquisition du "Canada Atlantic Railway" par le gouvernement fédéral. Les trois quarts des affaires de cette ligne consistent à transporter les marchandises en transit d'un port américain à un autre port américain. Les lois des Etats-Unis défendent le transport de marchandises transitaires sur les Grands Lacs, autrement que par des navires américains ; et pour se livrer à ces entreprises de transport, M. Booth s'est composé toute une flottile de vaisseaux américains.

L'autre jour, mon honorable ami a parlé sur un ton un peu badin des objections que j'avais soulevées à ce sujet. Pour ne pas dénaturer sa pensée, je vais citer textuellement ses paroles :

La seule raison que mon très honorable ami ait jamais donnée à la Chambre, lui avait été fournie par la fameuse vision qu'il a eu à Depot-Harbour quand, jetant les yeux sur l'immense nappe d'eau qui s'étendait devant lui, il se convainquit que le gouvernement ne pourrait pas engager des agents pour accroître le trafic de ses voies ferrées et ne pourrait avoir à son service toute une flottille de navires marchands.

Mon honorable ami a un peu dénaturer mes paroles. Le gouvernement pourrait certainement acheter les navires canadiens qui font partie de la flottille de M. Booth, mais il ne faut pas oublier que celui-ci possède de très nombreux navires américains et que les marchandises, provenant d'une ville américaine, doivent avoir été transportées sous le pavillon des Etats-Unis pour jouir des privilèges de transit sur le chemin de fer Canada-Atlantique. Si nous voulons acquérir cette voie ferrée et exploiter les entreprises de transport de M. Booth, il nous faudra acheter cette flottille de vaisseaux américains, et je me demande comment le gouvernement canadien pourra devenir propriétaire de navires qui ont reçu leur certificat d'enregistrement du gouvernement des Etats-Unis. Voilà la difficulté à laquelle nous aurions à faire face.

Afin de dissiper tous les doutes à ce sujet, je rappellerai à la Chambre ce qui s'est passé l'an dernier, car lorsque j'ai dit que le Canada-Atlantique ne pourrait pas transporter, autrement que sous pavillon américain, des marchandises en transit d'un port américain à un autre port américain, l'honorable député de Leeds (M. Taylor) et l'honorable chef de l'opposition ont répondu que j'étais dans l'erreur. Permettez-moi d'éclaircir la question.

Voici la loi américaine :

Le Sénat et la Chambre des représentants des Etats-Unis réunis en congrès décrètent : Qu'aucune marchandise ne peut être transportée par eau, sous peine de confiscation, d'un endroit des Etats-Unis, soit directement ou par la voie d'un port étranger, soit pour une partie seulement du trajet autrement que par un navire des Etats-Unis.

Rien n'est plus clair. Mais comme les honorables membres de la gauche mettaient en doute notre interprétation de la loi américaine, le ministre des Douanes a envoyé à notre douanier de Depot-Harbour la dépêche suivante :

Le préposé des douanes américaines permettra-t-il de transporter dans un navire anglais, de Depot-Harbour à Duluth des marchandises embarquées à Boston en destination de Duluth et voiturées par chemin de fer jusqu'à Depot-Harbour ? Répondez immédiatement.

Voici la réponse :

Depot-Harbour, Ont., octobre 1903.

M. John McDougald,
Commissaire des douanes,
Ottawa.

Le préposé de la douane américaine ne permettra pas de transporter dans des navires anglais, de Depot-Harbour à Duluth, des marchandises embarquées à Boston, en destination de Duluth.

J. DREWITT.

Voilà qui règle la question, n'est-ce pas ? Si nous achetions le Canada-Atlantique et si nous l'exploitions nous-mêmes, il arriverait l'une de ces deux choses: ou nous perdrions les profits des transports que ce chemin de fer effectue d'une ville américaine à une autre, ou il nous faudrait acquérir une flottille de vaisseaux américains. Cette dernière alternative me paraît impossible. Les honorables membres de la gauche nous diront peut-être comment le gouvernement canadien peut devenir propriétaire d'une flottille de navires américains. S'ils ne le font pas, je ne vois pas où serait pour nous l'avantage d'acquérir le Canada-Atlantique, car, entre nos mains, ce chemin de fer perdrait immédiatement les trois quarts de son trafic pour les raisons que je viens de donner.

J'ai toujours soutenu, M. l'Orateur, que le traité conclu entre le Canada et les Etats-Unis relativement aux marchandises transitaires était pour nos voies ferrées la source d'un important trafic. Nos chemins de fer actuels : le Canada-Atlantique, le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Grand Tronc font une bonne partie de leurs affaires en transportant des marchandises américaines des villes des Etats-Unis aux villes du Canada. Jusqu'ici rien de mieux. Mais comme la voie du Canada-Atlantique s'arrête au littoral du lac, et comme ce chemin de fer a besoin du trafic des villes américaines situées sur l'autre rive, il lui faut avoir recours à la navigation et par conséquent, il nous serait nécessaire d'avoir une flottille de navires américains. Les membres de la gauche croient-ils que ce serait un bon marché ? L'honorable député d'Elgin-ouest (M. Jabel Robinson) pense-t-il que ce serait une belle opération commerciale, que

d'acheter un chemin de fer qui perdrait les trois quarts de son trafic en passant entre les mains du gouvernement ? Le Canada-Atlantique fait aujourd'hui, j'en suis convaincu, d'excellentes affaires et son trafic est considérable ; mais enlevez-lui le transport des marchandises américaines, et il péréclitera.

Je ne veux pas dire que le Canada Atlantique est incapable de prendre une plus large part du trafic canadien. Il peut augmenter considérablement, et, avec le temps, il augmentera le volume des affaires qu'il fait au pays, mais, d'un autre côté, il ne serait pas de bonne politique de renoncer au trafic qui vient des Etats-Unis. Actuellement il peut puiser à ces deux sources, afin de grossir ses recettes ; il fait de grandes affaires avec les Etats-Unis, et de petites affaires avec le Canada. Je crois que le gouvernement canadien ferait une bien malheureuse opération financière en achetant le Canada-Atlantique et en l'exploitant lui-même.

M. R. L. BORDEN : Lorsque mon honorable ami (Sir Wilfrid Laurier) nous dit que le Canada-Atlantique fait les trois quarts de ses affaires avec les villes des Etats-Unis, parle-t-il simplement par supposition ou a-t-il des données certaines sur la matière ?

Sir WILFRID LAURIER : Je m'appuie sur des données certaines. Je regrette de de ne pouvoir les rendre publiques, mais je me ferai un plaisir de les communiquesr privément à mon honorable ami.

M. R. L. BORDEN : Très bien.

Sir WILFRID LAURIER : Je ne m'étendrai pas longuement sur la proposition que l'on a faite de prolonger l'Intercolonial jusqu'au cœur des provinces de l'ouest, jusqu'à Winnipeg et au delà, s'il est possible. A nos amis de la gauche qui émettent cette opinion, je me contenterai de faire observer une chose : c'est que l'Intercolonial a été administré successivement par les libéraux et par les conservateurs, que six ou sept ministres des Chemins de fer et Canaux se sont attelés à cette besogne,et que toujours le résultat a été le même. Je ne blâme personne ; mais nous savons tous que jamais il n'a été retiré un dollar sur le capital engagé. Jusqu'aujourd'hui, je puis dire que, quatre années sur cinq, les frais d'exploitation ont dévoré les recettes jusqu'au dernier sou. J'aime à croire que l'avenir réserve à cette voie ferrée des jours de prospérité, mais tant que nous n'aurons pas découvert le secret de l'administrer avec profit, ou, dans tous les cas, tant que nous n'aurons pas trouvé le moyen d'équilibrer ses recettes et ses dépenses d'exploitation, il ne serait pas sage de donner à l'Intercolonial plus d'extension qu'il n'en a aujourd'hui. Sans doute, il nous faudra l'améliorer sous plusieurs rapports dans un temps plus ou moins éloigné. Nous pourrons peut-être le prolonger plus tard vers l'ouest, mais, pour ma part, tant que ses opérations financières ne sont pas plus brillantes qu'elles ne sont aujourd'hui, je conseillerais une prudente économie.

Les orateurs de la gauche ont dit que ce chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique lancerait le pays dans de formidables dépenses. Nous savons que l'exécution d'une pareille entreprise coûtera beaucoup d'argent. Cette aspect de la question ne nous a pas échappé ; mais nous avons cru qu'en accordant une subvention au Grand Tronc, et qu'en obligeant cette puissante compagnie de chemin de fer à exploiter la division de l'est et à nous payer trois pour cent sur le coût de la construction, nous réduisions à quelques millions les dépenses auxquelles le pays aura à faire face. De deux choses l'une : ou le Grand Tronc remplira ses obligations ou il ne les remplira pas. Si nos calculs sont exacts, la ligne qui desservira la région des prairies encaissera des recettes qui, non seulement permettront au Grand Tronc de remplir les obligations attachées à l'établissement de la division de l'ouest, mais encore seront suffisantes pour lui permettre de nous payer trois pour cent sur le coût de construction de la division de l'est. S'il en est ainsi, nos espérances se trouveront réalisées et nous aurons doté le pays d'un nouveau transcontinental au meilleur marché et dans les meilleures conditions possibles.

Si nous adoptions le plan de l'opposition et prolongions l'Intercolonial, et si l'exploitation du réseau de l'Etat produisait les mêmes résultats qu'aujourd'hui, nous augmenterions la dette publique dans des proportions énormes. Voilà pourquoi nous nous sommes arrêtés au plan que nous avons adopté. L'idée de construire et d'exploiter aux frais de l'Etat un nouveau chemin de fer —idée qui nous semble faire beaucoup de ravages au sein de l'opposition—ne nous sourit pas.

J'ai déjà dit que notre tâche était de corriger les erreurs du passé. On a fait observer avec beaucoup de raison que le plan que le Grand Tronc nous a proposé en premier lieu n'est pas celui que nous avons adopté, et que nous demandons à la Chambre d'approuver. Lorsque la Compagnie du Grand Tronc s'est adressée au gouvernement, son intention n'était pas de construire une voie ferrée depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique, en un mot, d'exécuter le plan que nous lui avons imposé, mais simplement, comme l'a dit l'honorable député d'Hastings-est (M. Northrup) de construire un chemin de fer qui partirait de North-Bay et se dirigerait vers l'ouest. Nous avons répondu au Grand Tronc que nous ne pouvions accepter une semblable proposition et que, tant que le gouvernement actuel serait au pouvoir, nous ne donnerions pas un seul dollar, même pour subventionner un chemin de fer qui s'étendrait depuis North-Bay jusqu'à l'océan Pacifique. Nous avons dit au Grand Tronc que nous désirions voir construire de nouvelles voies ferrées dans la région des prairies et que nous aimerions le voir prolonger jusqu'à dans l'ouest

son immense réseau qui dessert tous les villages, villes et cités de l'Ontario et de la province de Québec. Nous lui avons dit que nous aimerions le voir activer le développement de cette progressive contrée et prendre sa part du trafic de ces régions en pleine croissance ; mais nous avons ajouté que nous ne voulions pas que le nouveau trafic qu'il se créerait dans l'Ouest fut dirigé sur Portland, son terminus actuel. Nous lui avons promis l'aide de l'Etat à une condition : c'est qu'il construise depuis l'océan Pacifique jusqu'au littoral des provinces maritimes un nouveau réseau, reposant d'une extrémité à l'autre sur le sol canadien.

Voilà la politique que nous avons imposée au Grand Tronc. Voilà la politique que nous avons adoptée alors et que nous maintenons aujourd'hui dans toute son intégrité ; et je le déclare en ma qualité de chef du parti libéral, voilà la politique que nous ferons triompher ou qui nous ensevelira sous ses ruines. Cette politique, elle triomphera, j'en suis certain, car le peuple est de cœur avec nous.

Une VOIX : Ah ! ah !

Sir WILFRID LAURIER : Je me soucie peu des railleries de l'opposition. Aveugle qui ne voit pas dans le ciel le signe des temps nouveaux. Aveugle qui ne comprend pas que le peuple canadien est bien déterminé à avoir un autre chemin de fer transcontinental.

Il y a cinquante ans le terminus du Grand Tronc était à Montréal. Malheureusement, la glace ferme le port de cette ville à la navigation durant cinq mois. Il était nécessaire d'avoir accès à un port de l'Atlantique. Lequel choisir ? Portland ne se trouvait qu'à 300 milles de Montréal, mais c'était un port étranger. Il y avait Saint-Jean et Halifax ; mais pour s'y rendre il fallait parcourir une distance presque une fois plus grande. Où établir le terminus d'hiver du Grand Tronc ? Malheureusement on préféra Portland à Saint-Jean et à Halifax. On aurait dû à cette époque construire une voie ferrée jusqu'aux littoral des provinces maritimes, tout comme on l'a fait plus tard lorsqu'on a construit l'Intercolonial. Alors, le Grand Tronc aurait eu son terminus en territoire anglais au lieu de l'avoir en pays étranger. Il y avait à cette époque parmi les partisans du gouvernement certains hommes imbus de petits préjugés et de fausses notions d'économie. Le prolongement du chemin de fer jusqu'à Portland était moins coûteux et ce fut le parti que l'on adopta. En cette circonstance, on commit une grande erreur au point de vue commercial et politique—au point de vue politique surtout.

Plus tard on étendit le chemin vers l'ouest et on le prolongea jusqu'à Chicago. Ainsi, le Grand Tronc, dont le trafic canadien est plus considérable que celui de toute autre voie ferrée, le Grand Tronc qui pénètre dans tous les villages, villes et cités de l'Ontario et de la province de Québec, a son terminus et sa tête de ligne en pays étranger.

Nous avons fait comprendre à la Compagnie du Grand Tronc qu'il fallait éviter les erreurs du passé, qu'il fallait qu'elle devînt une institution nationale, prolonger sa ligne vers l'ouest, à travers la région des prairies et devenir un facteur dans le développement de notre vie nationale, mais qu'il lui fallait aussi étendre son réseau vers l'est, jusqu'à la mer, en territoire canadien.

Notre voix fut entendue, le projet fut accepté, et il est maintenant soumis à l'examen du parlement, pour être ratifié ou rejeté. Partisans comme adversaires admettront que depuis cinquante ans le chemin de fer du Grand Tronc a fait beaucoup pour le Canada. Mais ce n'est pas aller au delà de la vérité que dire que dans les cinquante années à venir, il fera encore beaucoup plus que par le passé. Il ne sera plus une compagnie étrangère, mais une compagnie nationale, ayant ses têtes de ligne en territoire canadien, sur les deux océans, à Port-Simpson, et à Saint-Jean, Halifax et Québec. Et dans cinquante ans, que dis-je, dans dix, dans quinze ou vingt ans, nous aurons un autre chemin de fer transcontinental, entièrement en territoire canadien, allant du Pacifique à l'Atlantique, transportant non seulement le trafic du Canada, mais aussi celui de l'Asie en Europe et celui de l'Europe en Asie. Voilà ce que j'affirme hardiment ; voilà l'engagement que je prends envers la Chambre et le pays, et, comme je le disais il y a un instant, sur cette politique d'un chemin de fer national, allant d'un océan à l'autre, entièrement en territoire canadien, le gouvernement libéral triomphera ou tombera.

M. A. C. BELL (Pictou) : M. l'Orateur, après les nombreux et infructueux efforts de la gauche pour faire décider un membre du gouvernement à prendre la parole sur cette importante question, je pourrais me dispenser de dire la joie et l'honneur que nous avons ressentis en voyant le très honorable premier ministre se décider à prendre la parole. Je dois dire cependant, que ce n'est pas sans un certain étonnement que j'ai vu un chef de gouvernement, un homme qui se fait le champion d'un projet aussi important que celui qui nous occupe en ce moment, s'attarder si longtemps et avec plus ou moins d'à-propos, à tancer l'opposition sur sa manière de conduire le débat. Il me paraît bien difficile à contenter. Il ne trouve pas de son goût les arguments dont nous nous sommes servis et il a même trouvé à redire aux vers bien inoffensifs, avec lesquels l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) a voulu égayer la discussion. Il me permettra de lui faire remarquer que la saveur shakespearienne dont il parle se retrouve également dans la poésie citée par le chef de l'opposition et dans les figures de rhétorique dont il a lui-même enjolivé l'ex-

ode du discours dans lequel il a présenté ce projet à la Chambre, l'an dernier.

Ce soir, l'honorable premier ministre ne fait pas preuve de la même tolérance et voudrait éloigner de la discussion tout ce qui n'est pas essentiellement positif. Il s'est montré plus exclusif encore quand il s'est agi des moyens employés par le chef de l'opposition et plus particulièrement d'un document qu'il considère comme excessivement confidentiel, un document quasi sacré qu'on n'aurait dû, sous aucun prétexte, faire intervenir dans cette discussion. Je ne sais pas jusqu'à quel point il lui est permis d'appeler ce document un document confidentiel. Il n'y a pas le moindre doute qu'il a d'abord été préparé sous forme de mémoire, par un membre du cabinet, pour être soumis au conseil des ministres et qu'au début, c'était un document confidentiel. Mais on a laissé entendre, avec assez de plausibilité, à mon sens, que l'honorable premier ministre, ou quelqu'autre de ses collègues, a pu juger à propos de la communiquer à quelqu'un en dehors du cabinet, et qui n'était pas lié par le serment d'office, et que c'est de cette manière qu'il est devenu public. Dans ce cas, le document en question n'aurait plus son caractère sacré et confidentiel. Je n'affirme pas que c'est de cette manière qu'il est parvenu à la connaissance du public, mais il est fort possible, comme il a été dit, qu'on en ait divulgué le contenu, ou communiqué des copies à des amis des ministres, ne faisant pas partie du cabinet. Si cette hypothèse est bien fondée, ce sont l'honorable premier ministre et ses collègues qui auraient eux-mêmes enlevés à ce document tout caractère confidentiel.

L'honorable premier ministre était assurément en voix et dans d'excellentes dispositions, quand il a commencé son discours, mais il n'a pas été aussi heureux quand il a qualifié d'arguties la masse imposante d'arguments opposés par la gauche à l'adoption de ce projet. Le discours prononcé cet après-midi par l'honorable député d'Hamilton (M. Barker) que l'honorable premier ministre a suivi avec tant d'intérêt, ne contenait-il que des arguties ? Et cette partie serrée, logique et concluante de son discours, dans laquelle il a démontré que le gouvernement a été obligé de contredire certaines déclarations de ses partisans, déclarations auxquelles l'honorable premier ministre avait d'abord applaudi, et que l'honorable ministre des Finances avait, tout au moins, laissé passer sans protestation, ne contient-elle aussi que des arguties ? L'honorable premier ministre n'a pas été à la hauteur de sa réputation dans son appréciation des critiques de l'opposition. A cette heure avancée, je n'entreprendrai pas de refuter par le menu, le discours du chef du gouvernement ; je m'occuperai plutôt de la manière dont il a cru devoir traiter cette question.

M. BELL.

Comment a-t-il refuté les arguments de la gauche ? En les ignorant presque complètement. Il n'a pas dit un mot de toutes les raisons apportées contre la sincérité, la valeur et la possibilité du projet. Il s'est contenté de critiquer, et assez mollement, à mon sens, le contre-projet de l'honorable chef de l'opposition. Il condamne l'achat du Canada-Atlantique, sous prétexte qu'il ne serait pas sage pour le gouvernement de devenir propriétaire de navires enrégistrés aux Etats-Unis. S'il était démontré que les résultats que l'on obtient maintenant avec des navires américains pouvaient, d'une manière ou d'une autre, être obtenus avec des navires canadiens, tout son raisonnement tomberait à l'eau, car il ne repose que sur cela. D'ailleurs, qu'est-ce qui empêcherait le gouvernement de posséder un certain membre de navires enregistrés au Canada, de louer ces navires, ou de faire des arrangements avec les propriétaires de navires américains sur les grands lacs, pour le transport, entre les ports canadiens et les ports américains, des cargaisons qui seraient ensuite expédiés par le Canada-Atlantique, en territoire canadien ?

Cela me paraît la chose la plus facile du monde, et cependant, c'est le seul obstacle que voit l'honorable premier ministre à l'achat du Canada-Atlantique et au prolongement de l'Intercolonial jusqu'aux grands lacs.

Un peu plus tard, l'honorable premier ministre a trouvé un autre argument, non pas précisément sur ce point, mais contre l'extension de l'Intercolonial dans aucune direction ; il ne veut pas de cette extension parce que, dit-il, l'Intercolonial n'a jamais rapporté de bénéfices.

Je pourrais donner ma propre opinion sur les causes qui ont empêché l'Intercolonial d'être un chemin de fer profitable, si l'honorable premier ministre n'avait pas eu entre les mains, depuis au delà d'un an, un mémoire très important et très concluant, préparé par M. Blair, son ci-devant collègue, dans lequel il est démontré qu'il est possible de retirer des bénéfices de l'Intercolonial. M. Blair dit que la partie du chemin dans les provinces maritimes donne des bénéfices ainsi que la partie entre Québec et Montréal, et que c'est la partie centrale du chemin qui rend l'Intercolonial improductif. Ne s'ensuit-il pas nécessairement qu'en prolongeant le chemin en lui faisant traverser une plus grande étendue de pays propre à lui fournir du trafic, on contrebalancerait davantage les déficits de la partie improductive ? Pour faire de l'Intercolonial un chemin profitable, il suffirait de le prolonger vers l'ouest, jusqu'à un endroit où il trouverait du trafic.

Il suffirait à l'honorable premier ministre de relire ce mémoire de M. Blair, pour se convaincre que son ex-collègue démontre clairement que si l'Intercolonial ne donne pas de profits sur tout son parcours, il rend du moins de grands services aux populations

par où il passe, et qu'on en ferait peut-être un chemin rémunérateur, si les taux de transport, pour les voyageurs et les marchandises, étaient les mêmes que sur les chemin de fer ordinaires.

Une autre raison pour laquelle l'honorable premier ministre ne veut pas du contre-projet du chef de l'opposition qui recommande l'acquisition par l'Etat de la partie du Canadien du Pacifique entre North-Bay et Winnipeg, ou North-Bay et Port-Arthur, pour mettre cette voie à la disposition de tous les chemins de fer de l'ouest qui désirent expédier leur trafic dans l'est, et de tous les chemins de fer de l'est, qui désirent pénétrer dans l'ouest. Je n'ai pas besoin de faire remarquer que lorsque l'honorable premier ministre affirme qu'il est profitable de construire à 300 milles plus au nord, une ligne parallèle à celle qui existe déjà, et qu'il ne serait pas profitable d'utiliser cette dernière, il affirme une chose qui demanderait à être prouvée, avant d'être acceptée par le public.

Quelles raisons donne-t-il pour prétendre qu'une ligne de Winnipeg à North-Bay, parallèle à celle du Canadien du Pacifique et 300 milles plus au nord rapporterait plus de bénéfice que celle du chemin de fer Canadien du Pacifique ? Elles auront le même trafic. Elles sont supposées transporter le grain de l'ouest, et les marchandises que l'on envoie dans l'ouest. Pourquoi un de ces chemins serait-il absolument et irrémédiablement improductif, et pourquoi serions-nous convaincus, comme l'honorable premier ministre paraît l'être, que le sort et la prospérité du pays sont indissolublement liés à l'adoption de l'autre projet ? Je n'en vois pas du tout la raison.

Le chemin de fer Canadien du Pacifique, sur cette partie de sa voie, peut transporter un trafic cinq ou dix fois plus considérable que celui qu'il transporte actuellement, et il me paraît évident que l'augmentation du trafic sur cette ligne, rendrait plus de services au pays, et contribuerait plus à abaisser les taux de transport, que la construction d'une ligne rivale qui prendra sa part de trafic, et qui obligera le public à fournir des dividendes à deux compagnies, au lieu d'une.

A mon sens, ce raisonnement de l'honorable premier ministre n'a aucune valeur, car si un chemin unique, avec tout le trafic qu'il est capable de transporter, ne retire pas de bénéfice, comment veut-il que deux lignes rivales, se partageant le même trafic, puissent en retirer ? Et si elles n'en donnent pas, sur quoi compte-t-il pour abaisser le taux du transport des marchandises, entre l'est et l'ouest ?

L'honorable premier ministre arrive ensuite à la plus extraordinaire conclusion. C'est son grand argument, celui qui lui a valu les plus chaleureux applaudissements de la part de ses partisans. Il prétend que si le Grand Tronc pénètre dans l'ouest, y établit un réseau, et transporte les produits de l'ouest vers l'est par la voie du chemin de fer Canadien du Pacifique, et les amène à North-Bay, nous devons renoncer à toute espérance d'avoir jamais une voie ferrée entièrement en territoire canadien et acheminant les produits canadiens vers les ports de mer canadiens. Comment peut-il arriver à cette conclusion ? D'après ce que nous connaissons de ce projet —si jamais il est mis à exécution—le Grand Tronc construira une ligne dans l'ouest pour amener les produits de cette partie du pays jusqu'à North-Bay. Cette compagnie prolongera sa ligne principale—d'après les explorations faites jusqu'à présent—jusqu'à ce qu'elle ait opéré un raccordement à North-Bay, et le trafic sera amené exactement à l'endroit d'où l'honorable premier ministre prétend qu'il est impossible de l'acheminer vers les ports canadiens. Il fait cette assertion, en sa qualité de premier ministre du Canada, avec toute l'autorité d'un homme qui est censé connaître le pays, ses besoins et ses ressources, et quand il vient nous dire que le trafic amené à North-Bay par le Grand-Tronc-Pacifique par l'une des deux lignes parallèles, ira aux ports canadiens, contribuera à grossir le commerce de ses ports et à enrichir le pays, et que le trafic amené à North-Bay, par l'autre ligne, n'aura pas le même effet, je me surprends, malgré moi, à douter de l'autorité de sa parole. Il me faudrait, pour y croire, d'autres preuves que cette simple affirmative.

Il a jugé à propos de ne tenir compte d'aucune des critiques formulées par l'opposition, contre son projet. Quelques-unes qui portent sur les détails, sont peut-être peu importantes, mais aucune d'entre elles ne méritait d'être qualifiée de vétille ou d'argutie, puisqu'elles étaient toutes légitimes. Ce sont autant d'arguments bien fondés qui n'ont pas été refutés.

M. COCHRANE : Ils ne pouvaient pas l'être.

M. BELL : Examinons un peu la situation. L'honorable premier ministre déclare publiquement qu'à l'heure qu'il est, il n'y a pas assez de chemins de fer dans le pays pour transporter tout le trafic. Ne sait-il pas que M. Hays et sir Charles Rivers-Wilson, cherchant à persuader à leurs actionnaires d'accepter cet arrangement, leur ont déclaré qu'en été tout le grain serait transporté par eau, et que pas une tonne n'arriverait dans l'est par ce chemin de fer? Ne sait-il pas que si le grain est amené à cette extrémité du lac Huron pour être mis à bord des convois, non du Grand-Tronc-Pacifique mais du Grand Tronc, toutes les probabilités sont qu'il continuera à prendre la route de Portland, comme par le passé. S'il est en état de démontrer qu'aux termes de ce contrat le Grand Tronc est obligé d'acheminer vers un port canadien le trafic qui arrivera par eau, à cette extrémité du lac Huron, il aurait pro-

fitablement employé son temps à nous indiquer cette clause du contrat. Il ne l'a pas fait. Il a préféré clore le débat, comme il l'avait commencé, en s'adressant aux sentiments de la nation.

Nous sommes enchantés de voir que lui et ses partisans nourrissent de tels sentiments concernant l'avenir de ce pays. Nous constatons avec plaisir qu'ils ont enfin confiance dans leur pays, et nous les engageons à persévérer. Cette foi, le parti conservateur l'a toujours professée, dans l'adversité comme dans le succès, et cela, en dépit de la plus violente opposition. Jamais depuis que le Canada est devenu une nation, la loyauté du parti conservateur envers le Canada et l'empire n'a pu être mise en doute un seul instant, et quand nous avons vu, ce soir, les honorables députés de la droite applaudir leur chef quand il parlait du sentiment national et de la grandeur de la patrie, nous avons accueilli cette manifestation comme la preuve que le sentiment national avait enfin pris racine dans le cœur des libéraux canadiens.

Certains représentants des provinces maritimes se sont plu à exalter les avantages que la province que j'ai l'honneur de représenter retirera de cette entreprise. On a laissé entendre assez clairement que ceux qui ne voulaient pas favoriser ce vague projet, dont la réalisation prendra peut-être vingt-cinq ans, mettaient le sceau à leur carrière politique. Cela seul suffirait à me convaincre que cette entreprise n'est qu'une conception politique et rien autre chose.

Pourquoi sommes-nous encore ici à discuter une question qui a déjà été discutée pendant des mois, l'an dernier? C'est parce que ce projet avait été si mal conçu, si mal étayé, qu'il s'est affaissé sous son propre poids. Grâce à sa majorité dans cette Chambre, l'honorable premier ministre peut le faire adopter, comme il peut faire adopter tout ce qui lui plaira ; mais du moment que l'honorable premier ministre et sa majorité ne sont plus là pour le supporter, ce projet ne tient pas debout. Quelle garantie avons-nous qu'il ne s'offondrera pas encore demain ? Si cela arrivait, je ne vois pas ce que l'honorable premier ministre pourrait bien faire de plus pour le soutenir ; il ne lui reste pas grand'chose à donner.

Je tiens aussi à faire remarquer que les opinions exprimées par les directeurs du Grand Tronc en présence des actionnaires de cette compagnie sont tout à fait opposées à celles exprimées ici par l'honorable premier ministre et ses amis. Ce conflit d'opinions peut avoir pour résultat de faire échouer le projet encore une fois. Si les actionnaires et les capitalistes qui doivent fournir l'argent apprennent que le plan qu'ils avaient formé pour fournir les $20,000,000 de matériel roulant, ne pourra pas se réaliser, parce que l'honorable premier ministre a déclaré que cela ne se fera pas, il pourrait fort bien arriver que nous ayons une fois de plus la preuve que ce projet ne peut pas se soutenir de lui-même.

Il ne faut pas oublier, non plus, qu'on semble avoir renoncé pour le moment à la grande idée d'un chemin de fer allant de Moncton à Port-Simpson. Cela ressort clairement des stipulations du nouveau contrat et de tout ce qui est parvenu à notre connaissance depuis. L'honorable premier ministre fait mine de parler légèrement d'un mémoire qu'on a fait circuler parmi les actionnaires du chemin de fer Grand Tronc et disant que la construction de la partie du chemin entre North-Bay et Quebec était prématurée. Cette circulaire n'est évidemment pas le fait d'un membre de la gauche, ni d'un adversaire du projet, et il y a tout lieu de croire que c'est un motif qui a décidé les actionaires à autoriser les directeurs à signer le contrat.

De plus, d'après le dernier contrat, $5,000,000, sur les $20,000,000 de matériel roulant, devaient être affectés à la division de l'Est. Dans le contrat supplémentaire, la valeur de ce matériel roulant est diminuée de $5,000,000, ; —exactement la quantité qui devait être affectée à la division de l'Est. La convention a aussi été modifiée en ce qui concerne les $5,000,000 ; le gouvernement n'oblige plus la compagnie à fournir du matériel roulant pour toute la ligne, mais seulement pour les trois-quarts.

Nous en avons une autre preuve encore, dans les explorations qui ont été faites. Le chemin de fer du Grand Tronc a fait faire des explorations, non sur la division de l'Ouest, que la compagnie doit construire, mais sur la division de l'Est qui doit être construite par le gouvernement et dont les explorations sont à la charge du gouvernement. Ce ne peut être qu'avec l'autorisation du gouvernement que le chemin de fer du Grand Tronc a fait faire des explorations sur la division de l'Est et cependant, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, interrogé à ce sujet, prétend ne rien connaître de ces explorations et qu'elles ne se font que sur des embranchements qui seront construits par le Grand-Tronc-Pacifique. Cette déclaration a été faite à trois reprises différentes et plus tard, un autre ministre est venu nous dire que le chemin de fer du Grand Tronc a en sa possession des rapports d'arpenteurs et d'ingénieurs qu'un géographe de son ministère considère de nature à le confirmer dans l'idée qu'on a trouvé un tracé favorable pour la construction du chemin. L'honorable premier ministre n'aurait-il pas pu consacrer quelques minutes à expliquer cette étrange affaire.

Des explorations et des études ont été faites sur des centaines de milles du chemin que le gouvernement doit construire, c'est lui qui doit payer le coût de ces explorations, et il n'en a pas connaissance. Il n'y a rien dans les archives du ministère pour faire voir que ces explorations ont été faites ; mais un bon jour un ministre fait une découverte et

on fait venir un géographe du ministère de l'Intérieur pour se prononcer sur la valeur d'un projet de chemin de fer.

Tout cela démontre jusqu'à l'évidence que tout ce que nous aurons, c'est un projet que l'honorable premier ministre a répudié énergiquement ce soir, comme étant de nature à enlever toute espérance aux Canadiens—un chemin construit pour le Grand Tronc à travers les prairies et aboutissant à North-Bay; un chemin qui, au dire du premier ministre, nous enlève tout espoir d'avoir une ligne entièrement canadienne aboutissant à un port canadien.

Je répète que, dans cette circonstance, l'honorable premier ministre n'a pas été à la hauteur de son talent. Parmi les critiques de l'opposition il pouvait trouver ample matière à une vigoureuse réponse ; mais il a préféré ignorer tous nos arguments pour s'en tenir à une répétition de ce qu'il a dit l'an dernier du contre-projet du chef de l'opposition et il a terminé par de grandes phrases à effet, comme la première fois. Il ne devrait pas oublier qu'il s'agit ici d'une question d'affaires. Libre à lui de parcourir le pays en répétant partout qu'il nous faut une ligne entièrement canadienne et que nous aurons bientôt des millions d'habitants dans le Nord-Ouest. Nous savons tout cela ; mais est-ce une raison pour dépenser $150,000,000 pour construire un chemin de fer là où il ne devrait pas être, à travers un pays sur la nature duquel il ne possède pas un seul renseignement de plus que ce qu'il nous a dit l'an dernier ?

La Chambre préfèrerait des preuves à toutes ces grandes phrases. L'an dernier il nous a promis des montagnes de renseignements et il fit de son mieux, sous ce rapport. Cette année, il a été le premier à rire de ces montagnes de renseignements, et c'est ce qu'il avait de mieux à faire. A la dernière session j'ai fait consigner dans les Débats la liste des montagnes de renseignements qu'il avait déposées sur le bureau de la Chambre. Le tout était contenu dans onze ou douze volumes dont le plus récent datait de 1865. Depuis 1865 jusqu'à nos jours, il n'a rien trouvé pour ajouter un grain de sable à ces montagnes. Cette année, il a découvert une autre source de renseignement, qui remonte plus loin que 1865 ; si les preuves valent en raison de leur ancienneté celle-ci est éminemment respectable et nous devons l'accepter comme l'expression de la plus stricte vérité sur la nature du pays qui traversera ce chemin de fer, sans compter qu'elle revêt un caractère presque sacré, du fait d'être empruntée aux Relations des Jésuites. Elle date de 240 ans. Cette vénérable preuve me rappelle l'histoire de cet emphytrion qui disait à son hôte : "Voici un excellent vin ; il a vingt-cinq ans de bouteille." L'hôte, qui était un connaisseur, goûta le vin et dit : "Il me paraît bien léger pour son âge." Nous pourrions en dire autant des preuves que l'honorable ministre nous a fournies et qu'à son exemple, la Chambre a bien voulu qualifier du titre de "montagnes de renseignements."

Au moyen d'une petite enquête géographique—sans le secours du géographe du ministère de l'Intérieur—j'ai découvert que le pays décrit par ce père jésuite est situé à 200 milles au nord-est du tracé projeté pour la ligne du Grand-Tronc-Pacifique. Les armes modernes, à longue portée, font de grands ravages, à des distances considérables, et l'honorable premier ministre semble avoir appliqué les mêmes procédés aux travaux des ingénieurs.

La Providence a voulu qu'il y a 240 ans, un père jésuite soit allé dans le Nord-Est, et d'après la description qu'il fait du pays qu'il a visité, nous pouvons connaître la nature d'un pays situé à 200 milles plus au sud-ouest, et nous rendre compte des avantages qu'il offre pour la construction d'un chemin de fer transcontinental. Si ce moyen réussit il apportera une économie notable dans la construction des chemins le fer de l'avenir. Nour pourrons nous dispenser des services si couteux des arpenteurs, des ingénieurs, des chaîneurs, des bûcherons, et le reste. Il suffira d'envoyer un religieux quelconque dans le nord, et il nous dira où doit exactement passer le chemin, à 200 milles du point où ce religieux se trouvera.

Si l'honorable premier ministre n'a pas d'autres renseignements à nous donner que celui-là, la question n'a pas avancé d'un pas. Il est peut-être possible de construire un chemin de fer à travers cette partie du pays, ou la chose peut être impossible, mais nous n'en savons rien, et cependant en deux occasions différentes, pendant deux sessions successives, on demande à 214 représentants du peuple de dépenser $150,000,000 de l'argent du peuple pour construire un chemin de fer à travers un pays que l'honorable premier ministre n'a même pas pris la peine de faire étudier. Il est évident que le gouvernement a la foi, mais la foi sans les œuvres n'a jamais sauvé personne, et nous l'attendons à l'œuvre.

L'honorable chef de l'opposition a fait une proposition bien définie, qu'il a appuyé d'excellentes raisons, surtout en tant que les provinces maritimes sont concernées. Si jamais le projet du gouvernement sort des nuages pour être mis à exécution, et si les provinces maritimes doivent retirer des avantages du trafic problématique qui lui viendra de l'ouest, ces avantages ne se feront sentir que dans huit ou neuf ans, date fixée par l'honorable premier ministre pour le parachèvement de la division de l'Ouest, qui sera probablement construite. Mais l'honorable chef de l'opposition est en état de dire : Ces avantages je vous les procurerai demain ; j'achèterai le Canada-Atlantique et aussitôt que les navires commenceront à arriver à Depot-Harbour, en avril ou mai, de cette année, la ville de Saint-Jean et celle d'Halifax seront en communi-

cation directe avec ce port et en état de recevoir les cargaisons apportées par ces navires. Voilà une proposition beaucoup plus pratique et je me serais attendu à la voir accueillie avec enthousiasme par l'honorable député d'Annapolis (M. Wade), de préférence au projet vague et incomplet de l'honorable premier ministre, dont la réalisation prendra au moins vingt ans.

Mais il y a encore une autre proposition, bien définie, qui a été faite, non seulement par l'honorable chef de l'opposition, mais par plusieurs de ses partisans. La voici : Puisque le gouvernement doit contribuer $150,000,000, pour son rapport dans la société qu'il a formée, et que l'autre associé ne doit contribuer, pour sa part, que $14,500,000, pourquoi l'Etat, ne verserait-il pas la somme complète—$165,000,000—et ne resterait-il pas propriétaire du chemin ?

Il est impossible que l'honorable ministre ait oublié cette proposition ; elle forme une partie importante du discours du chef de l'opposition, et cependant l'honorable premier ministre s'est prudemment abstenu d'en souffler mot. Pourquoi le gouvernement paierait-il les neuf dixièmes du coût du chemin pour le laisser entre les mains du chemin de fer du Grand Tronc qui sera virtuellement et pour toujours indépendant du gouvernement, et auquel personne ne pourra toucher pendant quatorze ans et demi, même s'il ne paie pas un sou d'intérêt pendant toute cette période ?

La compagnie est exemptée de servir les intérêts pendant sept ans ; pendant les trois premières années, s'ils ne sont pas payés, ils seront ajoutés au capital ; pendant quatre autre années et demie, si la compagnie est encore en défaut, le gouvernement ne pourra pas prendre possession du chemin.

Pourquoi l'honorable premier ministre n'a-t-il pas dit un mot de cette proposition ? Pourquoi suppose-t-il que le chemin de fer du Grand Tronc, qui a déjà son réseau actuel à administrer, peut se charger encore d'un autre chemin de 3,400 milles et réaliser assez de profits pour faire honneur à toutes ses obligations, tandis que lui et son cabinet seraient à assurer au pays des profits raisonnables sur l'argent dépensé ?

Ignore-t-il qu'à l'heure qu'il est la province de la Nouvelle-Ecosse possède une ligne de chemin de fer dont elle ne voudrait se défaire à aucun prix ? Il y a quelques années il fut question de vendre ce chemin à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, mais un concert de protestations s'éleva, non seulement de la Nouvelle-Ecosse, mais du Canada tout entier.

Ignore-t-il que le jour n'est pas éloigné où il serait très important pour un homme d'Etat de prétendre, comme il vient de le faire, que la nationalisation des chemins de fer est une utopie ? Il n'y a aucune raison pour que le Canada ne puisse pas administrer ses chemins de fer aussi bien que le font l'Australie, l'Autriche-Hongrie ou la France. Le peuple canadien a déjà donné la preuve qu'il est capable de se gouverner. Pas un pays n'a fait plus de progrès que le Canada dans la voie du gouvernement constitutionnel et de l'organisation sociale. Bien que relativement jeunes et novices dans le jeu des institutions parlementaires, nous avons formé une fédération qui sert de modèle à tous les Etats qui désirent se grouper. Nous avons réuni en un seul tout les fragments épars de la puissance britannique, sur ce continent nord-américain. Depuis le premier jour de la confédération, nos hommes d'Etat se sont-ils montrés un seul instant impuissants devant les problèmes à résoudre ? Notre population a-t-elle jamais manqué de répondre aux appels qui lui étaient faits en faveur des réformes désirables et des intérêts bien compris du pays ? Il n'y a rien dans les conditions de ce pays qui soit de nature à effrayer l'honorable premier ministre. Mais de monstrueuses influences le forcent à livrer son parti aux mains de deux ou trois hommes qui ont capté sa confiance et pour lesquels il s'est séparé d'un des membres les plus capables de son cabinet.

Il est vrai que, depuis, il a dédommagé son ex-collègue en le nommant à une haute position, mais le pays voit d'un mauvais œil sa conduite dans cette affaire. Pour plaire à ceux qui l'ont ainsi circonvenu, il est prêt à mettre la scission dans les rangs de son parti. Observons son attitude, ce soir. Il implore ses partisans de ratifier un projet auquel il a lié son sort, mais qu'il ne se donne pas la peine de défendre.

Pourquoi se sent-il ainsi porté à abdiquer en faveur des directeurs et des gérants du Grand-Tronc-Pacifique ? Car ce n'est ni plus ni moins qu'une abdication. Il se prétend l'auteur d'un grand projet national qui doit faire surgir une nouvelle nation, mais il ne confie l'entreprise ni à son cabinet ni à sa propre habileté. Non, il confie cette tâche au Grand-Tronc-Pacifique, une corporation assez bien administrée, je le reconnais, mais qui n'a jamais acquis le droit de gouverner le Canada. Pourquoi traite-t-il le Grand-Tronc autrement que le Canadian Northern ou le Pacifique Canadien ? Puisqu'il veut que le nouveau transcontinental soit construit par une compagnie de chemin de fer, pourquoi a-t-il jeté les yeux sur le Grand Tronc de préférence à toute autre compagnie? De toutes nos compagnies de chemins de fer le Grand Tronc est celui qui a le moins d'intérêts au Canada et qui en a le plus à l'étranger. Le Pacifique Canadien dont l'honorable premier ministre a parlé assez cavalièrement ce soir, a le droit de se dire une compagnie et une entreprise vraiment nationales. Ce chemin construit en grande partie avec l'aide de capitaux étrangers, a toujours été un chemin de fer exclusivement canadien. Cette compagnie n'a pas d'intérêts en dehors du Canada. Pourquoi a-t-il laissé le chemin de fer Canadien du Pacifique de côté et s'est-il adressé au Grand Tronc pour faire exécuter cette en-

treprise ? S'il ne voulait pas avoir affaire au Pacifique Canadien, il pouvait s'adresser ailleurs, il y a une autre compagnie entièrement canadienne, dans laquelle sont deux Canadiens qui ont fait preuve de beaucoup d'habileté et de courage—le Canadian Northern. Cette compagnie a déjà accompli des merveilles et se prépare tranquillement à en accomplir d'autres. Quand cette compagnie obtenait, l'an dernier, une garantie pour la construction d'un chemin de fer à travers les prairies, pourquoi le gouvernement ne lui a-t-il pas dit : Nous vous donnerons un raccordement avec North-Bay, et plus tard vous prolongerez votre ligne jusqu'à Québec et Moncton; nous voulons faire de votre chemin une grande ligne transcontinentale, exclusivement canadienne ?

Pourquoi l'honorable premier ministre n'a-t-il pas agi ainsi ? Il avait là deux compagnies canadiennes qui n'ont aucun intérêt en dehors du Canada, mais il a préféré s'adresser à une autre compagnie qui a des intérêts considérables aux Etats-Unis et qui, pour tenir les engagements pris par l'honorables premier ministre, devra rendre improductives des propriétés considérables qu'elle possède aux Etats-Unis et renoncer aux avantages des millions qu'elle a dépensés à Portland.

Mais, sous ce rapport, les déclarations de l'honorable premier ministre sont carrément contredites par les administrateurs du Grand Tronc. M. Hays dit à ses actionnaires : Vous avez reçu de beaux dividendes. Si je croyais que vous puissiez continuer à les retirer, je ne serais pas en faveur de ce projet. Je le recommande, parce que je crois qu'il nous permettra de continuer à vous payer des dividendes.

Où est situé ce chemin sur lequel M. Hays espère continuer à payer des dividendes ? Il n'y a pas le moindre doute qu'il vent parler du chemin de fer Grand Tronc dont le terminus est à Portland, et si l'honorable premier ministre oblige cette compagnie à diriger vers les ports canadiens tout le trafic de l'ouest que sa ligne principale et ses embranchements pourront se procurer,—car c'est exactement ce qu'il a déclaré, comme il peut s'en convaincre en consultant les " Débats "—je considère qu'il y a une contradiction flagrante entre lui et M. Hays. Ou M. Hays trompe les actionnaires du chemin de fer du Grand-Tronc ou l'honorable premier ministre trompe le peuple et ses représentants.

Tout le discours prononcé ce soir par l'honorable premier ministre, ne contient pas un seul argument nouveau pour nous décider à approuver ce projet. Il ressemble exactement à celui de l'an dernier—gracieux et fleuri, mais absolument denué d'arguments solides. Il sait parfaitement qu'il ne peut pas d'un trait de plume ou par un décret ministériel, diriger le trafic sur un point particulier. Il n'ignore pas qu'une différence d'un demi centin dans le coût du transport attirera le commerce dans une direction plutôt que dans l'autre. Cela ne l'empêche pas de déclarer qu'il obligera le chemin de fer Grand Tronc à transporter dans les provinces maritimes tout le trafic qu'il amènera à North-Bay.

S'imagine-t-il être capable de faire cela ? Croit-il qu'il forcera les cultivateurs du Nord-Ouest à expédier leur grain par une route qui leur coûtera de 5 à 10 cents de plus par boisseau ? La nature même du projet, prouve qu'il ne le croit pas, parce qu'il donne aux expéditeurs de l'ouest le privilège d'indiquer l'itinéraire et ils choisiront le plus économique.

A l'heure qu'il est il est inutile de prolonger cette discussion. A la dernière minute l'honorable premier ministre s'est enfin décidé à faire un grand effort. Réunissant dans sa personne tout le gouvernement, le ministre des Chemins de fer et Canaux, le ministre des Finances, le directeur général des Postes et le ministre du Commerce, il est bravement monté à l'assaut. Les collègues qui, l'an dernier, bon gré mal gré, avaient donné de leur personne, refusaient de bouger cette année. Il n'est pas surprenant que le ministre des Finances ait refusé de se faire prendre une seconde fois. Il n'avait jamais eu à digérer un plat aussi désagréable que celui qui lui fut servi par l'honorable chef de l'opposition, sous forme d'extraits de ces discours antérieurs. L'honorable ministre des Finances qui vient des provinces maritimes et que je connais bien, est un homme excessivement prudent. Il ne s'etait jamais trouvé dans un pareil guépier, et je le connais assez pour savoir qu'il ne veut plus y retourner. L'honorable premier ministre était donc seul à représenter le cabinet, puisque même le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) a refusé de prendre la parole sur cette question. C'est alors que l'honorable premier ministre s'est dit : " Je vais risquer le tout pour le tout. Je m'élance à l'assaut et je ferai de mon mieux." Il est venu, M. l'Orateur, mais il n'a pas vu, et il n'a rien conquis. Il songeait probablement au dicton :

He who fights and runs away
May live to fight another day.

La Chambre vote sur l'amendement (M. R. L. Borden).

POUR.

Messieurs

Alcorn,	Kaulbach,
Armstrong,	Kemp,
Avery,	Kidd,
Barker,	Lancaster,
Bell,	LaRivière,
Bennett,	Lavell,
Birkett,	Lefurgey,
Blain,	Lennox,
Borden (Halifax),	Léonard,
Broder,	MacLaren (Perth),
Bruce,	McGowan,
Calvin,	Monk,
Carscallen,	Morin,
Casgrain,	Osler,
Clancy,	Pope,

Clare,
Clarke,
Cochrane,
Culbert,
Daniel,
Donnelly,
Earle,
Fowler,
Ganong,
Gilmour,
Hackett,
Halliday,
Henderson,
Hughes (Victoria),
Ingram,
Johnston (Cardwell).
Porter,
Pringle,
Reid (Grenville),
Richardson,
Robinson (Elgin),
Roche (Marquette),
Smith (Wentworth),
Sproule,
Taylor,
Thomson (Grey),
Tolton,
Vrooman,
Ward,
Wilmot, et
Wilson.—61.

CONTRE.

Messieurs

Angers,
Archambault,
Bazinet,
Béland,
Bickerdike,
Blanchet,
Borden (sir Frederick),
Bourassa,
Bourbonnais,
Brodeur,
Bruneau,
Bureau,
Calvert,
Campbell,
Carbonneau,
Champagne,
Christie,
Copp,
Costigan,
Cowan,
Delisle,
Demers (Lévis),
Demers (Saint-Jean),
Desjardins,
Douglas,
Emmerson,
Ethier,
Fielding,
Fisher,
Fitzpatrick,
Fortier,
Gallery,
Galliner,
Gauvreau,
Geoffrion,
German,
Gervais,
Gibson,
Girard,
Gould,
Grant,
Guthrie,
Harty,
Harwood,
Haszard,
Heyd,
Holmes,
Hughes (King, I.P.-E.),
Hyman,
Johnston (Cap-Breton),
Johnston (Lambton),
Kendall,
Lang,
Lapointe,
Laurier (sir Wilfrid),
Laurier (L'Assomption),
Lavergne
(Drummond et Arth.),
Lavergne (Montmagny),
Law,
LeBlanc,
Lemieux,
Logan,
Loy,
Macdonald,
Mackie,
MacKinnon,
Maclaren (Huntingdon),
Macpherson,
McCarthy,
McColl,
McCool,
McCreary,
McGugan,
McIsaac,
McLennan,
Marcil (Bagot),
Marcil (Bonaventure),
Matheson,
Mayrand,
Meigs,
Mignault,
Monet,
Morrison,
Murray,
Oliver,
Parmelee,
Paterson,
Power,
Préfontaine,
Proulx
Puttee,
Reid (Ristigouche).
Riley,
Rivet,
Roche (Halifax),
Ross (Rimouski),
Ross (Victoria, N.-E.),
Ross (Yukon),
Rousseau,
Russell,
Schell,
Scott,
Sifton,
Sinclair,
Smith (Vancouver),
Stephens,
Stewart,
Sutherland (Essex),
Talbot,
Thompson
(Haldim. et Monck),
Tobin,
Tolmie,
Tucker,
Turcot,
Wade, et
Wallace.—116.

M. BELL

ABSTENSIONS SIMULTANEES.

Ministériels.	Oppositionistes.
Davis,	Boyd,
Beith,	Brock,
Brown,	Ball,
Lewis,	Tisdale,
Ross (Ontario),	Hale,
Dyment,	McCormick,
Erb,	Maclean,
Cartwright,	Tupper,
Wright,	Rosamond,
Mulock,	Northrup,
Dugas,	Tarte,
McEwen,	Sherritt,
Sutherland (Hon. J.),	Haggart,
Turgeon,	Robinson (North'd),
Lovell,	Roddick,
Malouin,	McIntosh,
Charlton,	Kendry.

M. l'ORATEUR : Je déclare la motion adoptée, par le même vote, renversé.

M. PUTTEE : Je m'oppose à cela, car je dois voter également contre la motion.

La Chambre se forme en comité pour délibérer la résolution.

Le comité rend compte de ses délibérations.

Sir WILFRID LAURIER : Je propose que la séance soit levée.

M. R. L. BORDEN : Je suppose que demain nous délibérerons le bill.

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

La motion est adoptée et la séance est levée à 1 heure 55 du matin, mercredi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, le 21 avril 1904.

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

INTERPELLATIONS.

JETEE A POINT-PRIM, I. P.-E

M. HACKETT—par M. Sproule :

1. Quel ingénieur a fait une exploration et un rapport au sujet de la construction d'une jetée à Point-Prim, comté de Queen, I.P.-E. ?
2. Quand l'exploration a-t-elle été faite, et quelle est la date du rapport ?
3. L'ingénieur a-t-il recommandé la construction de ces travaux ?
4. Quelle est la profondeur de l'eau là où la jetée doit être construite, et quelle est la nature du fond, roc, vase ou sable ?
5. La construction de cette jetée sera-t-elle avantageuse pour le commerce maritime ?
6. Quel est le coût estimatif total de ladite jetée ?

L'honorable JAMES SUTHERLAND (Ministre des Travaux publics) :

1. James B. Higgin.
2. En décembre 1902. Le rapport porte la date du 2 janvier 1902.

3. Je ne sache pas que l'ingénieur dirigeant les travaux ait recommandé la construction de la jetée d'après les plans que l'on suit.

4. De six pieds à marée basse, et de quinze à marée haute ou à l'époque des fortes marées.

5. Oui.

6. De $15,000.

INTERCOLONIAL—RECETTES ET DEPENSES.

M. BARKER :

1. Quelles ont été les recettes brutes de l'Intercolonial pour les huit mois expirés le 29 février 1904, et ses frais d'exploitation pour la même période ?

2. Quelles ont été, pour ladite période, les dépenses d'exploitation, sous les chapitres suivants : (a) traction ; (b) wagons ; (c) entretien de la voie ; (d) gares ; (e) frais généraux ; (f) train-mille ; (g) location de lignes ?

3. Quelles ont été, pour la même période, les recettes, sous les chapitres suivants : (a) trafic-voyageurs ; (b) service des marchandises ; (c) poste et messageries ; (d) divers ?

L'honorable H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) :

1. Pour les huit mois expirés le 29 février 1904, les recettes brutes de l'Intercolonial ont été de $4,179,145.58 ; les frais d'exploitation ont été, pour la même période, de $4,840,817.77.

2. (a) Traction, $1,677,884.87 ; (b) wagons, $1,048,064.40 ; (c) entretien de la voie et travaux divers, $1,169,034.59 ; (d) gares, $596,-944.24 ; (e) frais généraux, $330,766.18 ; (f) trains-mille, crédit de $75,209.87 ; (g) location de lignes, $93,333.36.

3. (a) Trafic-voyageurs, $1,394,522.11 ; (b) service des marchandises, $2,598,588.33 ; (c) service de la poste et le reste, $186,035.14.

DRAGUE ASPIRANTE POUR LES PROVINCES MARITIMES.

M. BELL—par M. Sproule :

1. La construction de la nouvelle drague aspirante destinée aux provinces maritimes, et pour laquelle un crédit a été voté l'an dernier, a-t-elle été donne à l'entreprise ?

2. A-t-on donné à l'entreprise la construction des chalands en acier pour l'usage de la drague "Cap-Breton" ?

3. Dans la négative pour chacune des questions ci-dessus, a-t-on fait soumissionner ces ces travaux ?

4. Quels sont les noms des soumissionnaires, et quel est le montant mentionné dans chaque soumission ?

L'honorable JAMES SUTHERLAND :

1. Non.

2. Non.

3 et 4. Oui. On a fait soumissionner les travaux, mais il n'y a pas eu d'adjudication.

REGLEMENTS CONCERNANT LES UNIFORMES DE LA MILICE ACTIVE.

M. BELL—par M. Sproule :

1. Le ministère de la Milice a-t-il l'habitude de rembourser aux officiers le prix de certains uniformes qu'ils ont été tenus de se procurer, lorsque la coupe et la couleur de ces uniformes sont ensuite modifiés par règlement, ce qui nécessite ainsi un changement d'uniforme ?

2. Les uniformes en khaki sont-ils encore en usage dans la milice active ? Et, dans l'affirmative, dans quels régiments et dans quelles conditions ?

3. Quels règlements sont actuellement en force, dans la milice active, au sujet des uniformes

Sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice) :

1. Non.

2. L'uniforme en khaki est de rigueur pour la troupe permanente et les corps urbains; on en fera la distribution au fur et à mesure qu'on nous les fournira. On a décidé, pour le moment, de ne pas imposer cet uniforme aux corps ruraux, mais les officiers de ces corps qui possèdent déjà cet uniforme auront droit de le porter.

3. Les règlements concernant les uniformes sont contenus dans les ordonnances de 1898, et les changements survenus depuis ont été publiés dans les Ordres Généraux.

COIFFURE DE LA TROUPE REGULIERE.

M. CLARKE—par M. Osler :

1. Le ministère de la Milice a-t-il passé quelque marché ou donné quelque commande relativement aux képis ou autre coiffure pour la troupe régulière ou la milice au cours des trois derniers mois ?

2. Dans l'affirmative, avec qui a-t-on passé ce marché ou à qui a-t-on donné cette commande, et à quelles conditions ?

3. A-t-on invité des maisons canadiennes à soumissionner ? Dans la négative, qui a soumissionné, et quels étaient les prix mentionnés dans chaque soumission ?

4. Quand la commande a-t-elle été faite, et quand les marchandises seront-elles livrées ?

Sir FREDERICK BORDEN :

1. (a) Il n'a pas été passé de marché ; (b) On a donné des commandes de temps à autre.

2. Les casques et les coiffures de campagne ont été commandés à MM. Christy et Cie, de Londres; les bonnets de police, à MM. Hicks et Fils, de Londres ; les bonnets en astrakan, à J. B. Laliberté, de Québec ; on a aussi commandé des coiffures de campagne à R. Z. Bloomfield, de Londres, aux prix fixés par les marchés de l'année précédente.

3. Non. Depuis un certain nombre d'années, les maisons plus haut mentionnées fournissent le ministère de la Milice.

On a invité les maisons A. A. Allan et Cie, de Toronto et J. B. Laliberté, de Québec, à soumissionner la fourniture des bonnets en astrakan. Les prix mentionnés dans les soumissions étaient de $6.45 et de $4.50. Nous avons accepté la soumission Laliberté, qui était de $4.50.

4. Les commandes ont été données aux dates suivantes : à MM. Christy et Cie, les 10 et 13 février, et le 8 avril 1904 ; à MM. Hicks et Fils, le 17 février ; à Laliberté, les

23 et 26 janvier, et le 6 février ; à R. Z. Blomfield, le 13 février. Il n'a pas été spécifié de temps pour la livraison des effets.

PERMIS DE PATURAGE.

M. REID (Grenville)—par M. Carscallen :

1. Quel est le numéro du dernier permis de pâturage accordé dans l'Assiniboïa ou l'Alberta, et à quelle date a-t-il été délivré ?
2. A qui a-t-il été accordé et pour combien d'acres ?

L'honorable CLIFFORD SIFTON (ministre de l'Intérieur) : Le dernier permis de pâturage accordé dans l'Alberta ou l'Assiniboïa porte le numéro 1919 et se rapporte à 1,921 acres de terre formant le ranch désigné sous le numéro 2657. Le bail porte la date du 19 avril 1904. Le locataire est Robert H. Roe, de Medicine-Hat, Assiniboïa, Territoire du Nord-Ouest.

LE DIRECTEUR DE LA POSTE A PUGWASH, N.-E.

M. BELL :

1. Qui est directeur de la post à Pugwash, N.-E. ?
2. Depuis combien de temps est décédé le directeur de la poste à cet endroit ?
3. Qui remplit à cette heure les fonctions de directeur de la poste ?
4. Le gouvernement se propose-t-il de nommer un directeur de la poste ?
5. Dans la négative, qui remplira les devoirs de cette charge ?

L'honorable M. J. SUTHERLAND : En l'absence du directeur général des Postes, je répondrai à cette interpellation.

M. Peter McLaren, fils, est directeur de la poste à Pugwash, comté de Cumberland. Le ministère a été informé de la mort de son prédécesseur le 15 septembre dernier. C'est le présent directeur de la poste qui s'occupe de l'expédition de la besogne du bureau.

LISTES ELECTORALES—PROVINCE DE QUEBEC.

M. LEONARD :

1. Combien a-t-on imprimé à l'Imprimerie Nationale de listes électorales de la province de Québec revisées en septembre dernier ? Quelles listes ont été imprimées ?
2. Combien ont été distribuées, et à qui ?
3. Quel système suit-on à l'Imprimerie nationale au sujet de l'impression des listes électorales ?

Sir WILFRID LAURIER :

1. On a distribué les listes électorales des comtés suivants de la province de Québec : Bonaventure, Berthier, Beauharnois, Bagot, Châteauguay, Gaspé, Huntingdon, Hochelaga, Jacques-Cartier, Kamouraska, Lévis, L'Islet, Maisonneuve, Montmorency, Misisquoi, Montmagny, Pontiac, Portneuf, Québec-est, Québec-ouest, Québec-centre, Rouville, Saint-Jacques (Montréal), Saint-Antoine (Montréal), Saint-Laurent (Montréal), Sainte-Anne (Montréal), Sainte-Marie (Montréal), Shefford, Saint-Hyacinthe, Témiscouata.
2. Il en a été envoyé vingt copies au représentant de chaque comté et vingt autres au candidat défait aux dernières élections.
3. Les listes sont imprimées les unes après les autres avec toute la diligence possible.

CHARGE DE JUGE EN CHEF DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

M. FOWLER :

1. La charge de juge en chef de la Nouvelle-Ecosse est-elle vacante ?
2. Dans l'affirmative, depuis combien de temps ?
3. Le gouvernement se propose-t-il de remplir cette vacance avant la fin de la présente session ?
4. Quelle est la cause du délai apporté à cette nomination ?
5. Le gouvernement éprouve-t-il de la difficulté à trouver une personne possédant les qualités voulues pour remplir cette charge ?

L'honorable CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) : L'honorable James Macdonald a démissionné ces temps derniers. Le gouvernement avait l'intention de remplir la vacance sous le plus bref délai possible, mais il en a été quelque empêché par le fait que l'ex-juge en chef occupe une autre charge, celle de juge de la cour de l'Echiquier siégeant en cour d'Amirauté.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—EXPRESS MARITIME.

M. GERVAIS :

1. Depuis combien de temps le train rapide de l'Intercolonial à destination des provinces maritimes quitte-t-il son terminus de Montréal à midi, chaque jour ?
2. Ce changement de l'heure du départ du train, du soir à midi, a-t-il causé des inconvénients au public voyageur ?
3. Le ministère a-t-il constaté une diminution considérable du trafic-voyageurs depuis ce chanment d'heure ?
4. Le ministre sait-il que les trains de voyageurs venant du sud et de l'ouest, et plus particulièrement de Toronto, arrivent à Montréal le soir ?
5. Le ministre sait-il que les voyageurs venant du sud et de l'ouest, et plus particulièrement de Toronto, arrivent à Montréal le *soir* ?
5. Le ministre sait-il que les voyageurs arrivant à Montréal par ces trains, et s'attendant à une correspondance avec le rapide de l'Intercolonial pour les provinces maritimes, sont obligés d'attendre jusqu'au lendemain ou de prendre les trains du Pacifique Canadien ?
6. Le ministre voudrait-il signaler à la Chambre quelques trains, autres que des suburbains, laissant leur gare au milieu du jour, dans quelque pays que ce soit en dehors du Canada ? Dans l'affirmative, où et à quelle heure ?
7. Le ministre se propose-t-il de rétablir l'heure du départ du rapide de l'Intercolonial pour les provinces maritimes, telle qu'elle était auparavant, c'est-à-dire, après sept heures du soir ?

L'honorable H. R. EMMERSON :

1. Depuis le 14 janvier 1900.

2. Pas à la connaissance du gérant général
3. Non.
4. Non. Il en arrive le matin aussi bien que le soir.
5. Les voyageurs qui arrivent à Montréal le soir et veulent prendre les trains de l'Intercolonial doivent attendre jusqu'au lendemain.
6. Il y a aux Etats-Unis un grand nombre de trains dont le départ est fixé à midi, surtout dans les Etats de la Nouvelle-Angleterre et ceux du centre.
7. Le ministre espère pouvoir bientôt faire partir chaque soir de Montréal un deuxième train-express (dit maritime) à destination des provinces maritimes.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD—EMBRANCHEMENT SUR MURRAY-HARBOUR.

L'honorable H. R. EMMERSON : L'honorable député de Prince-est a posé l'autre jour la question suivante :

1. Quel a été le coût estimatif des premiers onze milles de l'abranchement sur Murray-Harbour du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, à partir de Southport-East ?

Une erreur de copiste m'a fait répondre que le coût estimatif était de $45,628.93, tandis que j'aurais dû donner la réponse suivante :

Le coût estimatif des premiers 11½ milles de l'embranchement sur Murray-Harbour du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, à partir de Southport-east, était de $145,628.93.

CHEMIN DE FER LE GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour délibérer la résolution suivante :

Qu'il est expédient de ratifier le contrat intervenu entre Sa Majesté le Roi et la Compagnie dite " Grand Trunk Pacific Railway Company," en date du 8 mars 1904, transmis par Son Excellence le Gouverneur général à cette Chambre par son message du 11, et qui modifie sous quelques rapports les dispositions du contrat intervenu entre Sa Majesté et Sir Charles Rivers-Wilson et autres, représentant la dite compagnie, dont copie constitue l'annexe de l'Acte 3 Edouard VII, chap. 71,—et d'autoriser le gouvernement à faire tout ce qui est nécessaire pour donner plein effet au contrat en premier lieu mentionné.—Sir Wilfrid Laurier.

M. SAMUEL HUGHES : M. le président, je croyais que le premier ministre allait prendre la parole. Après le très intéressant débat qui vient de se clore et au cours duquel on a pu relever tous les points faibles et erronés qui pullulent dans la résolution comme dans le contrat ; après avoir vu le premier ministre abandonné de ses collègues et de la plupart de ses partisans et recherchant l'aide de personnes qui ne représentent en aucune façon l'opinion publique, j'espérais que mon très honorable ami annoncerait à la Chambre qu'il avait l'intention de retirer son projet de résolution. L'an dernier, il avait anoncé à son de trompe que le bill portait l'établissement d'une grande linge transcontinentale. C'est chose facile que de parler, surtout quand il s'agit de tromper le public et de couvrir les défauts d'un projet quelconque. Je ne parlerai du caractère national de la ligne projetée que pour prendre occasion de citer les paroles même d'un partisan du premier ministre, qui a affirmé qu'on ne saurait à aucun titre la considérer comme une route nationale. Ce partisan, que les grandes routes célestes préoccupent autant que celles de ce bas monde, a signalé les côtés absolument défectueux de ce projet en tant que route nationale. Je veux parler de l'honorable député de Huron-ouest (M. Holmes). Il n'y a pas encore bien longtemps, cet honorable député faisait observer que le chemin de fer projeté ne revêtait absolument aucun caractère national. Au cours des derniers six mois, il s'est exprimé dans les termes suivants en présence de certaine assemblée :

Pour une raison ou pour une autre, que tous les membres du comité ne connaissent pas, certains représentants des provinces maritimes faisant partie de ce comité en sont évidemment venus à un compromis au sujet de Moncton. Ils oublient les intérêts du pays en général pour ne songer qu'à ceux des provinces maritimes. Or, il me semble que ce chemin sera construit pour l'avantage du pays en général. Si jamais question permit au parti libéral de jouer les conservateurs, ce fut bien celle du terminus de l'Intercolonial auquel on ne donna pas de tête de ligne proprement dite ; et voici qu'on propose de faire aboutir le nouveau chemin de fer à une ville de l'intérieur.

Ainsi, de l'aveu même d'un des amis du premier ministre, il ne s'agit pas ici d'un transcontinental ; le chemin n'aboutit nulle part. Il pourrait aussi bien le faire se raccorder avec l'Intercolonial à Québec ou à Montréal qu'à Moncton. Comme il devra y avoir raccordement avec l'Intercolonial, j'espérais que les arguments apportés par les députés de la gauche et un peu de réflexion—car nous n'entendons pas accuser le premier ministre de subir l'influence néfaste de certains esprits mal intentionnés à l'endroit du Canada—amènerait mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) à renoncer à ce projet. Nous comptions qu'il changerait d'attitude pour faire passer son nom à la postérité en l'attachant à l'établissement d'un chemin de fer transcontinental vraiment national construit et exploité par le peuple canadien à qui il appartiendrait ; nous espérions qu'au dernier moment le premier ministre allait affirmer sa puissance de volonté en prenant une attitude conforme aux désirs de la grande majorité de ses partisans en cette Chambre aussi bien qu'à ceux du parti libéral du Canada. Au temps d'arrêt qui s'est produit au commencement de ce débat, j'ai cru que le premier ministre allait prendre la parole pour annoncer franchement à la Chambre et au pays que la désertion de ses collègues et

de ses partisans—et il n'ose pas réunir ses partisans en caucus—

M. CAMPBELL : A l'ordre !

M. SAMUEL HUGHES : N'est-ce pas la voix harmonieuse de mon honorable ami d'York-est (M. Campbell) que j'entends ? Malgré l'ardeur de ses aspirations, cet honorable député, au dire de ses collègues, n'arrivera jamais à se faire nommer ministre ; il est toujours prêt à entrer en scène au moindre signal, habitué qu'il est de se faire l'exécuteur des basses œuvres de son parti. J'ai beaucoup d'estime pour le représentant d'York-est, et je regrette vraiment qu'il ait baissé dans l'opinion de ses propres collègues au point que ceux-ci lui ont préféré l'honorable député de London (M. Hyman). On sait que les représentants de Middlesex (M. Calvert), de Haldimand (M. A. T. Thompson), de Wellington-sud (M. Guthrie), et une demi-douzaine d'autres députés seront faits ministres avant lui, et cela parce qu'il est toujours prêt à jouer le second violon chaque fois qu'on lui en intime l'ordre. Le rôle qu'il joue, qu'il me permette de le lui dire, n'est pas de nature à le relever dans l'estime du premier ministre.

Je désire ardemment que mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) retire le présent bill ; il n'ignore pas que j'ai toujours eu la plus grande considération pour lui et que, pour cela même, je voudrais le déterminer à retirer ce bill, bien que tous mes collègues de la gauche n'aient pu réussir à le convaincre qu'il devrait le faire. J'ai bon espoir de gagner à mon avis l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton). Ce sont les deux seuls membres du cabinet qui ont eu la hardiesse de défendre ce projet à la face du pays ; je fais le plus grand cas de leurs talents et désire les voir s'appliquer à une œuvre utile pour le Canada. Ils n'ignorent donc pas que, dans la présente occurrence, mon unique souci est de les détourner du mauvais chemin où ils se sont engagés et de faire modifier ce projet de façon à ce qu'il devienne avantageux pour le pays. Voyez l'attitude de leurs collègues ; aucun n'approuve le projet. J'espère que mes honorables amis oseront, au grand contentement de la Chambre et de la nation tout entière, retirer la présente résolution pour y substituer un autre projet portant établissement d'un grand chemin de fer transcontinental et national, construit et exploité par l'Etat dont il sera la propriété. Nous avons, je crois, réussi à ébranler les convictions du premier ministre qui sait maintenant qu'on l'a trompé au sujet du matériel roulant, que le pays n'a aucune garantie en ce qui concerne l'exploitation de la division de l'ouest, que si la division de l'est est jamais construite, le trafic sera, une fois rendu à Québec, de 150 milles plus près de Portland que de Saint-Jean ou d'Halifax, peu importe le tracé que l'on adopte. Mon très honorable ami sait aussi qu'il n'est pas stipulé au contrat que le trafic devra être dirigé vers Saint-Jean ou Halifax plutôt que vers Portland.

Pour ce qui est du tarif, on sait qu'un certain nombre de citoyens de la plupart des villes du Canada ont reçu des lettres confidentielles portant la signature du premier ministre, où il était dit : Soyez sans crainte, maintenez-nous au pouvoir, et nous verrons à ce que le tarif vous favorise. Mon très honorable ami hoche bien faiblement la tête. Il sait qu'un document confidentiel préparé par l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) a été imprimé à l'imprimerie nationale, et que lui et ses collègues en ont ensuite reçu chacun un exemplaire. On s'est efforcé de tenir ce document aussi secret que possible. Il sait aussi qu'à une assemblée des actionnaires de la Compagnie du Grand Tronc—à une assemblée publique dont les grands journaux financiers d'Angleterre ont publié un compte rendu complet—il a été fait des déclarations qui n'étaient pas censées devoir parvenir jusqu'à nos oreilles. Qui osera prétendre que les actionnaires du Grand Tronc ont consenti à faire le sacrifice de leur dividendes à seule fin de s'assurer l'exploitation non-profitable de la ligne du Grand-Tronc-Pacifique entre Winnipeg et le littoral de l'Atlantique ? Si le projet du premier ministre est mis à exécution, comment la division de l'est pourra-t-elle donner des dividendes aux malheureux actionnaires du Grand Tronc ? Ces pauvres actionnaires ne seront pas les maîtres du Grand-Tronc-Pacifique: ce réseau sera la propriété du sénateur Cox, de M. Hays et d'un certain nombre de ces messieurs de la droite. C'est à ces personnes qu'iront les profits provenant du chemin de fer et non aux actionnaires du Grand Tronc. Le premier ministre croit-il vraiment qu'à moins d'avoir une assurance secrète les actionnaires réunis en assemblée auraient, de propos délibéré, fait le sacrifice des dividendes que leur rapportent leurs placements dans la Compagnie du Grand Tronc et surtout dans la ligne de Portland ? Je suis convaincu qu'il n'en croit rien. Pour être vraiment national, un chemin de fer doit appartenir à l'Etat, c'est pourquoi le Grand-Tronc-Pacifique ne sera pas un chemin de fer national. Le pays garantit une certaine partie des frais de construction de la division de l'ouest, et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique sera, à l'endroit du gouvernement, dans une situation aussi indépendante que le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Canadian-Northern. Ce ne sera ni une route nationale ni une ligne transcontinentale ; ce sera tout simplement un grand chemin de fer ordinaire.

M. BENNETT : Pour les voleurs de grand chemin.

M. SAM. HUGHES : Oui, mais l'observation ne s'applique pas au premier ministre,

que ne s'est laissé guider que par le sentiment. Ceux qui ont machiné le projet connaissaient l'implacable honnêteté du premier ministre ; ils ont exploité sa délicatesse, et je me plais à reconnaître que l'attitude présente du premier ministre lui est surtout dictée par le sentiment. Ces gens ont flatté son naturel en lui faisant croire que cette affaire serait chose merveilleuse pour le Canada, et maintenant, ils ne se tiennent plus de joie d'avoir ainsi réussi à tromper le premier ministre. A tout événement, j'ai confiance en mon très honorable ami, et je me plais à croire qu'il voudra bien, avant la clôture du présent débat, abandonner son projet.

Sir WILFRID LAURIER : Vous aimeriez peut-être que j'y renonce de suite.

M. SAM. HUGHES : J'espère que vous y renoncerez avant la fin du débat. De par sa charte, la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique devra faire partir sa ligne de Winnipeg pour la prolonger jusqu'au littoral du Pacifique et en achever la construction dans un délai de huit années. D'ici un an ou deux, la section des prairies sera en exploitation. Quelle direction devra donc prendre le trafic ? Il est évident que la compagnie le fera passer par ses ramifications américaines. Comme les directeurs et les actionnaires du Grand Tronc ne recherchent que les dividendes, il est certain qu'ils feront en sorte que ce chemin de fer se raccorde avec leur réseau à l'endroit le plus prochain possible. Le contrat ne renferme pas une seule clause susceptible d'empêcher le Grand-Tronc-Pacifique de détourner le trafic à partir de Winnipeg pour le diriger vers Chicago. C'est là qu'on le dirigera en attendant la construction de l'autre ligne, et lorsque celle-ci sera construite, la plupart d'entre nous seront partis pour un monde meilleur. Et lorsque le gouvernement aura construit sa ligne entre Winnipeg et le littoral de l'Atlantique, qu'arrivera-t-il ? En vertu des modifications que l'on fait au contrat, le Grand-Tronc-Pacifique ne fera circuler de wagons sur ce chemin qu'à certaines conditions à être débattues entre lui et les commissaires nommés par le gouvernement, conditions auxquelles ce dernier et le peuple canadien n'auront rien à voir. Dans l'intervalle, la compagnie aura construit sa ligne jusqu'à l'océan Pacifique, l'ouest lui fournira un trafic volumineux qu'elle dirigera vers Chicago en le faisant passer par ses ramifications. Le trafic aura donc pris la route des Etats-Unis ; et lorsque les commissaires jugeront à propos de demander au Grand-Tronc-Pacifique de prendre charge de la division de l'est, on leur répondra : Merci ! ce n'est pas tout à fait notre chemin ; le parcours est beaucoup trop long ; il est fort difficile de s'approvisionner de combustible dans cette région-là ; l'enlèvement de la neige y coûte beaucoup plus cher que sur notre ligne de Chicago ; néanmoins, nous nous ferons un plaisir d'exploiter cette ligne si vous voulez bien nous faire remise des frais de traction et prendre à votre charge le paiement de l'intérêt et des frais d'entretien de la voie. Le gouvernement est absolument à la merci du Grand-Tronc-Pacifique. Au cas même où la ligne serait construite depuis Winnipeg jusqu'à North-Bay, de North-Bay à Québec, et depuis cette ville jusqu'à un mille en-deçà de Moncton ; tant que la division de l'est ne sera pas entièrement construite, le gouvernement restera absolument à la merci du Grand-Tronc-Pacifique. Que le premier ministre me signale une seule clause du contrat susceptible d'établir le contraire. J'affirme donc que la compagnie voudra certainement se faire payer pour exploiter les diverses sections de la division de l'est au fur et à mesure que la construction en sera terminée. N'ai-je pas raison ?

M. COWAN : Non.

M. SAM. HUGHES : Pardon ; c'est au premier ministre que je m'adressais, et non au représentant distingué de la banlieue de Détroit.

Sir WILFRID LAURIER : Ma réponse serait la même.

M. SAM. HUGHES : La dernière personne à qui je songerais de demander une opinion légale ou sensée, c'est bien le député d'Essex. Il va sans dire que les actionnaires du pont de Québec désirent ardemment que ce chemin de fer passe à Québec. Je me suis dépensé en efforts inutiles pour trouver dans le bill et dans les résolutions un seul mot qui nous donne l'assurance que la divison de l'est sera construite. Malgré toutes les protestations que le premier ministre a faites hier soir, malgré le courage et l'enthousiasme qu'il a su inspirer à ses partisans, je ne crois pas, et le premier ministre ne le croit pas plus que moi, que l'on construise jamais entièrement la division de l'est ; il est certain, en tout cas, que la génération actuelle n'en verra pas le parachèvement. Rien ne nous dit que cette division sera construite, et nous n'avons aucune garantie que le Grand-Tronc-Pacifique en exploitera une partie quelconque, tant que toute la ligne ne sera pas construite, et il n'est pas stipulé de pénalité pour le cas où la compagnie en abandonnerait l'exploitation après l'avoir entreprise.

Toutes ces choses, le premier ministre doit les connaître, et je ne conçois pas qu'il se soit laisser jouer par ces gens-là. Mais le plus important, c'est qu'on cherche à capter la faveur des provinces maritimes en leur faisant croire que le trafic devra passer par un port d'hiver du Canada, c'est-à-dire par Saint-Jean ou Halifax. Nous convenons qu'en été le trafic se dirigera vers quelque port canadien ; il n'en saurait être autre-

ment. Dans quelques années, tout le trafic des Etats américains de l'ouest passera par les routes canadiennes pour atteindre nos propres ports maritimes. Lorsqu'on aura adopté la politique de l'honorable leader de la gauche, et que nous aurons établi un transcontinental vraiment national appartenant à l'Etat qui l'exploitera lui-même ; lorsque l'Intercolonial ira prendre à la baie Georgienne le trafic des Etats de l'ouest aussi bien que du Canada occidental qu'y conduiront les flottes des lacs et les autres lignes de chemins de fer ; lorsque nous aurons creusé nos canaux —ceux de la Trent, de l'Ottawa et de la baie Georgienne—de façon à permettre aux transatlantiques de passer par cette ville pour se rendre à la baie Georgienne et aux grands ports de l'ouest ; lorsque nous aurons fait toutes ces améliorations qui devront coûter bien des millions de moins que le projet hybride du premier ministre, nous aurons enfin la certitude que le trafic de l'ouest se dirigera vers les ports canadiens en passant par nos routes nationales. Le présent bill nous offre-t-il quelque garantie comme celle-là ? Que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique prolonge sa ligne jusqu'à Duluth, comme elle en a l'intention, jusqu'à la baie Népigon ou ailleurs, ou qu'elle la fasse aboutir aux lacs on n'en continuera pas moins à transporter le grain à Midland par eau ; et c'est là que le Grand Tronc ira le prendre pour le transporter à Montréal ou à Portland. Mais lorsque le trafic sera rendu à North-Bay, quelle direction prendra-t-il ? Peut-on supposer que le Grand Tronc s'en privera pour en faire profiter le chemin de fer du gouvernement ? Le Grand Tronc renoncera-t-il à ses recettes pour le simple plaisir de faire passer le trafic par le chemin de fer du gouvernement ? Quel intérêt aurait-il à diriger le trafic vers Halifax ? Il a tout intérêt à le faire passer par Montréal ou par Portland. C'est là qu'il a placé ses capitaux restés si longtemps improductifs. C'est pour cela qu'il a consacré tant de millions à ses installations de tête de ligne de Portland. Les actionnaires du Grand Tronc pourront rappeler leurs directeurs à la raison et les contraindre à diriger le trafic vers Portland soit à partir de North-Bay, soit de Québec. Supposons la ligne établie jusqu'à Québec et passant sur le nouveau pont ; de cette ville à Saint-Jean, les convois devront parcourir 150 milles de plus que pour se rendre à Portland, sans compter que la route conduisant à ce dernier endroit est beaucoup meilleure que celle que le premier ministre se propose d'établir. Pour atteindre Halifax, la distance est beaucoup plus grande encore. Croit-on que les actionnaires du Grand Tronc permettront à leurs directeurs de faire passer le trafic par un chemin de fer qui ne les intéresse en aucune façon, quand ils ont une ligne qui leur appartient en propre ? Pour parler de langage du premier ministre, la compagnie dirigera le trafic où ce sera son intérêt de le faire, et je ne comprends pas qu'un homme doué

d'une dose ordinaire d'entendement puisse s'imaginer que le trafic devra passer par une autre ligne que celle du Grand Tronc, advenant même le cas où le chemin projeté serait construit jusqu'à Québec. Bien que le premier ministre prétende que nous aurons un contrôle absolu, cela ne changera rien à l'état de choses.

Mon très honorable ami m'en croira s'il veut, mais je suis certain d'avoir aperçu le ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Emmerson) à son siège cette semaine. On croyait généralement que ses collègues le tenaient sous clef, de crainte qu'il n'ouvrit la bouche ; mais il paraît qu'on le laisse parfois prendre un peu d'air. On semble l'avoir enfermé de nouveau.

M. MORIN : Il est en grève.

M. SAMUEL HUGHES : Je ne le crois pas ; je pense plutôt qu'on le tient sous clef et qu'on le fait peut-être garder à vue. Il se peut aussi qu'il soit en entrepôt frigorifique; mais, chose certaine, il n'est pas ici.

On prétend qu'il est nécessaire que le Grand-Tronc-Pacifique se rendre à Québec afin que le trafic se dirige par là et parce que l'Intercolonial, qui depuis de nombreuses années pèse si lourdement sur le pays, ne pourra plus répondre aux besoins du commerce. Je vais citer à ce propos les paroles d'un homme dont le premier ministre lui-même a dit qu'il est le plus grand expert en matière de chemin de fer que le pays ait jamais produit. Si j'invoque le témoignage de cet homme, c'est pour établir que l'Intercolonial, qui longe le Saint-Laurent et le golfe, suffit amplement au transport du trafic.

M. CAMPBELL : Quel est son nom ?

M. SAMUEL HUGHES : Blair, et non Campbell. Je veux parler de l'honorable M. Blair, ex-ministre des Chemins de fer et Canaux. Bien que le nom de Campbell possède beaucoup de magnétisme et jouisse d'un grand prestige en certains cas, je crois néanmoins qu'aux yeux des libéraux le nom de Blair a encore plus de poids en matière de chemins de fer.

Une VOIX : Campbell est à la hausse.

M. SAMUEL HUGHES : Oh ! pas tant que ça ; c'est chose décidée, il n'y aura pas de portefeuille de ministre pour un Campbell. Je le regrette, car je chéris mon honorable ami de tout mon cœur ; et si l'on devait faire entrer dans le cabinet un autre représentant de la province d'Ontario, on devrait jeter les yeux sur l'honorable député député d'York-ouest que ses longs états de service désignent à cet honneur. Mais, le sort en est jeté, il ne sera pas ministre ; il devra continuer de combattre dans les rangs de son parti, se tenant toujours prêt à faire une interruption ou à prononcer un discours lorsqu'on lui en intime l'ordre, la chose fût-elle de son goût ou non.

A une séance du comité, l'année dernière, M. Blair répondit ce qui suit à une question que lui posait un membre de cette Chambre :

Je n'hésite pas à affirmer que l'Intercolonial est en situation de transporter aux deux ports d'Halifax et de Saint-Jean tout le trafic que le Grand-Tronc-Pacifique pourrait nous apporter à Québec.

M. LOGAN : Tout le trafic qu'il serait tenu d'y transporter ?

M. BLAIR : Tout ce qu'il serait tenu d'y transporter ou tout ce qu'il pourrait nous apporter.

Un député du nom de Talbot demanda ensuite :

Et dans le cas où il ne consentirait pas à s'en dessaisir en votre faveur ?

L'honorable M. BRODEUR : A l'ordre ! à l'ordre !

M. SAMUEL HUGHES : Ces citations sont extraites du rapport. Le ministre frais émoulu de la présidence voudra bien ne pas se départir de la dignité dont il faisait preuve lorsqu'il présidait à nos délibérations.

L'honorable M. BLAIR : Nous ne pouvons pas prendre la compagnie à la gorge. En tout état de cause, je suis absolument certain, étant donné la nature du chemin et des améliorations actuellement en voie d'accomplissement, que nous serions en tout temps et en toute circonstance parfaitement en état de répondre aux exigences du trafic que pourrait nous apporter le Grand-Tronc-Pacifique.

Ainsi, de l'avis de cet expert du gouvernement, la partie de cette ligne transcontinentale comprise entre Québec et Moncton est absolument inutile. Mais pour que nos amis de cette partie de la province de Québec ne pensent pas que le parti conservateur, en combattant cette partie du projet de chemin de fer transcontinental, s'oppose à l'établissement d'un chemin de colonisation à travers cette région, qu'ils sachent bien que nous avons voté, il y a quatre ans, une subvention de $6,400 par mille pour la construction d'un chemin de fer de colonisation. Notre attitude sur ce point est bien connue.

Quant à nous, nous avons traité cette région avec plus de soin que toute autre partie de la province d'Ontario dans les mêmes circonstances.

M. LEMIEUX : Quel chemin ?

M. HUGHES : Je ne me rappelle pas le nom, mais peu importe. C'est une ligne qui passe par la vallée d'Etchemin et contourne la frontière du Maine. Elle réunit Saint-Anselme à un certain endroit de la rivière Noire, une distance de 38 milles; mais pour cela elle ne franchit pas moins de 63 milles afin d'avoir une pente d'un pour cent à peine, et pour en avoir une d'un demi pour cent comme le Grand-Tronc-Pacifique, à ce qu'on estime, elle devra parcourir une distance deux fois plus longue que celle-là. Nous nous sommes prononcés et on ne saurait nous excuser de travailler contre le développement de cette partie du pays. J'apprends que le chemin dont j'ai parlé s'appelle le chemin de fer de Québec au Nouveau-Brunswick.

Quant à la question de savoir si l'Intercolonial ou le Grand-Tronc-Pacifique pourrait commander le trafic de façon à le diriger vers les ports des provinces maritimes, je citerai les quelques mots suivants :

M. FOWLER : Je demanderai à M. Hays s'il serait disposé à faire insérer dans cette charte un article exigeant que tout le trafic recueilli sur le parcours du Grand-Tronc-Pacifique—je veux dire tout le trafic d'exportation—soit dirigé vers les ports canadiens.

M. HAYS : L'honorable député veut-il me faire dire que nous ne tiendrons aucun compte de l'itinéraire indiqué par l'expéditeur pour l'acheminement de ces marchandises ?

Alors M. Fowler posa sa question de nouveau et M. Hays y répondit ainsi :

Je ferai remarquer à l'honorable député que l'itinéraire de la plupart de nos chargements est indiqué par l'expéditeur et que la loi nous oblige de respecter le désir de l'expéditeur à ce sujet.

Supposons que ce chemin de l'Etat se rende jusqu'à Québec—ce qui n'arrivera jamais—et qu'il transporte les marchandises jusque là ; alors, d'après M. Hays, gérant du Grand Tronc, on n'empêchera pas les expéditeurs de diriger ces marchandises sur Portland ou ailleurs, à leur gré. Il n'y a donc pas de garantie dans ce bill ni dans la réglementation des tarifs par le gouvernement, ni ailleurs, que les marchandises passeront par ce chemin pour se rendre à Saint-Jean ou à Halifax.

Cela dépendra du bon plaisir de l'expéditeur et le Grand Tronc fait toujours en sorte que l'expéditeur envoie ses marchandises là où ce peut-être avantageux pour les actionnaires de cette compagnie. Or, cette dernière veut continuer à diriger le trafic sur Portland. Je n'ai pas encore rencontré un seul homme de bon sens qui fût d'avis que les actionnaires du Grand-Tronc-Pacifique ne tiendraient pas à acheminer le trafic de façon à lui faire rapporter des dividendes. Donc, si le trafic se dirige sur Québec il continuera à suivre, par rail, la direction de Portland.

Le député d'York-ouest, toujours empressé de se mettre les mains dans l'eau bouillante et le nez où il n'a pas d'affaire, s'est encore fourvoyé en disant :

Je voudrais dire quelques mots de la question de savoir si le Grand-Tronc-Pacifique va insérer dans sa charte une clause portant que tout le trafic recueilli au Canada sera dirigé sur un port canadien. Cette clause serait parfaitement absurde, parce que ni le Grand Tronc ni aucun autre chemin de fer ne domine le trafic. C'est l'expéditeur qui décide quelle route suivront les marchandises. Si je veux expédier 1,000 barils de farine par voie de New-York ou de Portland, ce n'est pas le Grand Tronc qui va régler ce point ; il transportera ce chargement où et comme je l'entendrai. Si les gens du Nord-Ouest aiment mieux expédier leur blé, par voie de Portland ou de New York, comment le

Grand Tronc les empêchera-t-il ? Les expéditeurs décidant quelle route les marchandises doivent suivre, toute la question est entre leurs mains. Une maison qui a du blé ou de la farine à expédier lui fera toujours prendre la route la plus économique.

Disons que ce char de farine se rend par le chemin de l'Etat jusqu'à Québec. Je voudrais que le premier ministre, ou tout autre membre du cabinet, ou qui que ce soit me démontrât comment il peut se faire que cette farine sera dirigée vers les provinces maritimes plutôt que vers Portland qui est à 150 milles plus près. Cela n'est possible qu'à une condition ; c'est que le gouvernement exploite lui-même le chemin s'il doit le rendre jusqu'à Québec. Je m'adresse donc encore au premier ministre—il sait toute la confiance que j'ai en lui—et je le prie de prononcer, mais conformément au bon avis que je viens d'exprimer, un de ces discours énergiques et pathétiques dont il a le secret. Il me fait plaisir de voir notre cher vieil ami le ministre du Commerce reprendre vigueur. Depuis des semaines je ne l'avais vu sourire et encore moins murmurer à l'oreille du premier ministre un mot d'encouragement. Si ce dernier se rend à ma demande, il aura l'appui de tous les députés ministériels sans exception et son discours leur inspirera encore infiniment plus d'enthousiasme qu'il n'en régnait parmi eux hier soir, parce qu'il sera selon leur cœur. Ils se réjouiront d'apprendre que le gouvernement a décidé d'abandonner ce projet de construire un chemin de fer qui sera la propriété du Grand-Tronc-Pacifique depuis la côte jusqu'à Winnipeg, et celle du gouvernement depuis Winnipeg en allant vers l'ouest. Ces messieurs sont forcés de marcher en rang ; je le sais, le peuple le sait aussi et eux-mêmes ne l'ignorent pas. On se rappelle comme ils ont accueilli froidement le premier ministre lorsqu'il s'est levé pour présenter ce projet de résolution. Durant tout son discours ils n'ont applaudi que trois fois et n'ont donné ensuite que de faibles signes d'approbation.

Cependant, il nous a fait plaisir de voir le premier ministre en aussi bonne santé. Vint ensuite le ministre de l'Intérieur. Celui-ci a plutôt l'air d'être le maître et, pour ainsi dire, de diriger le cirque. "Attention bassets," a-t-il dit aux députés ministériels ; "en rang et applaudissez plus que jamais, sinon, pas un de vous ne sera juge, ni percepteur des douanes, ni fonctionnaire à aucun titre que ce soit."

M. l'Orateur-suppléant quitte le fauteuil et y est remplacé par M. Archibald Campbell.

M. SAMUEL HUGHES : M. le président, il me fait peine de voir qu'on vous a appelé au fauteuil pour couper court à mes observations. Cependant, nous allons tâcher de nous entendre. Je disais donc que le ministre de l'Intérieur avait interpellé ainsi les amis du gouvernement : "Si vous désirez être réélus, marchez au pas"; que, se tournant vers eux et leur montrant le poing ils les avaient adjurés d'applaudir, et qu'ils avaient applaudi, mais malgré eux.

Je prie le premier ministre, s'il est le maître esprit, de représenter au ministre de l'Intérieur, ou à M. Hays s'il est le pouvoir mystérieux et caché, ou à toute personne qui peut avoir de l'influence, de le délivrer de ce marché ridicule. Qu'il s'adresse à la députation et au peuple et qu'il leur dise : "Nous nous lavons les mains de ce marché inique, nous avons découvert qu'on nous avait trompés," et je lui promets l'appui de tous les députés opposisionnistes sans exception. Le pays et l'honneur du premier ministre peuvent encore être sauvés mais ils ne le saurait être que par ce moyen .

M. l'Orateur, au sujet de la prétention tout à fait absurde que parce que ce chemin de fer passera à un endroit quelconque il devra nécessairement attirer le trafic et le détournée de la ligne du Grand Tronc, je citerai comme autorité celui-là même que le premier ministre a choisi comme successeur à son expert, l'honorable M. Blair, c'est-à-dire le ministre actuel des Chemins de fer et Canaux (M. Emmerson). C'est probablement parce qu'il n'est pas de l'avis de ses collègues sur ce point, qu'on n'a pu réussir à lui faire rompre le silence. Il s'est prononcé contre ce projet. Vraiment, il nous faisait peine, à nous, les membres de la gauche, de voir, hier soir, le premier ministre, plus faible que d'ordinaire, obligé d'exposer son projet à la députation et au pays en l'absence de tous ses collègues; de le voir se tourner vers ses partisans et les prier de l'aider à faire adopter son projet.

Dans une autre circonstance le ministre des Chemins de fer et Canaux, alors simple député de Westmoreland, a dit :

> On est toujours à demander à M. Hays s'il est disposé à faire ceci ou cela ; mais, pour ma part, et je prends la responsabilité de mon attitude en ceci, je crois qu'on ne saurait garantir ni dans le présent cas ni dans aucun autre, que le trafic passera entièrement sur le territoire canadien et aux conditions les plus économiques, à moins de se décider à construire et à étendre le réseau de chemins de fer jusqu'aux champs de blé de l'ouest.

C'est précisément la proposition émise par le chef de l'opposition. S'il faut engager ce chemin et engager le pays jusqu'à concurrence de ces sommes fabuleuses, ne nous contentons pas de le construire, mais ayons-en la propriété et exploitons-le.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux vient justement d'entrer dans la Chambre. C'est la quatrième fois qu'il y apparaît depuis les trois ou quatre semaines que cette discussion est commencée. J'étais précisément à citer certaines observations faites l'an dernier par le député de Westmoreland en réponse aux arguments du premier ministre. Ce dernier prétendait alors que le trafic s'acheminerait nécessairement vers un port des provinces maritimes si le chemin passait

par Québec. Pour réfuter cette proposition et démontrer que le premier ministre se trompait du tout au tout, j'ai cité les paroles de deux ou trois députés ministériels, y compris celui de Westmoreland, qui a encore dit ce qui suit :

Quelques VOIX : Exactement.

M. EMMERSON : Sans cela, vous ne pouvez rien garantir. Nous devons admettre que l'intérêt du Grand Tronc réside dans l'utilisation des commodités qu'il a à Portland. Cette compagnie prétend que ce port est plus rapproché, comme il l'est probablement, et elle peut prétendre aussi qu'elle a consacré des sommes considérables à l'installation de commodités terminales dont elle entendait se servir. Ce comité peut-il lui fournir la preuve que, dans son intérêt,—que nous ne pouvons pas la blâmer d'avoir à cœur—elle peut transporter les produits de l'ouest et du Canada en général jusqu'aux ports de mer canadiens, en toute saison de l'année, et en passant entièrement sur le territoire canadien. Voilà la question. Si elle ne le peut, elle pensera autrement que nous, que nous insérions dans le bill n'importe quelle clause, que nous y fassions même des amendements à cette fin. Voilà ce à quoi il faut l'obliger, et je pense qu'elle se soustraira à cette obligation, à moins qu'elle ne se propose de prolonger son réseau jusqu'aux provinces maritimes pour son trafic d'été. Le bill ne fait pas voir qu'elle ait cette intention.

Voilà ce que pensait et ce que pense probablement encore le ministre actuel des Chemins de fer et Canaux, et je dois dire, à son honneur, que le gouvernement n'a pas réussi à lui faire désavouer cette opinion devant la députation. Le premier ministre lui-même, malgré toute l'influence magique qu'il exerce sur ses partisans, n'a pu le déterminer à prendre la parole pour défendre ce bill ridicule. J'espère qu'il ne bronchera pas ; qu'il prouvera ainsi que ce pays est un pays libre ; que le ministre de l'Intérieur a tort de dire à ses partisans qu'ils doivent marcher au pas ; que le premier ministre a également tort de leur dire qu'il les bannira de l'arène politique s'ils n'observent pas la discipline. J'ose espérer que le ministre des Chemins de fer et Canaux, reconnaissant que ce pays est soumis au régime parlementaire, va refuser de fléchir le genoux, et, comme son prédécesseur, préférer sortir du cabinet plutôt que de changer d'opinion.

Quelques DEPUTES : Il ne le fera pas.

M. SAM. HUGHES : J'ai confiance en lui. Mais il y a beaucoup plus. Je citerai un autre petit extrait du discours prononcé, dans cette même circonstance, par le ministre actuel des Chemins de fer et Canaux. Voici ce qu'il disait :

Pour moi, je ne pense pas qu'on doive accorder ce privilège à ce chemin de fer aux conditions qu'il l'a demandé. Ce pays, ce parlement, devraient être en état de traiter cette question de façon à nous obtenir ce qu'il nous faut, au point national, et de la seule façon qui puisse assurer le succès de cette entreprise. Or, le seul moyen possible, c'est le prolongement du réseau de l'Etat par le gouvernement jusqu'aux champs de blé de l'ouest.

Telle est l'opinion qu'il exprimait à cette époque.

Un autre député des provinces maritimes a aussi prononcé un discours sur ce sujet. Je suis content de lui ; je suis fier de constater que, malgré toute l'influence exercée par le cabinet sur ses partisans, celui-là n'a pas voulu céder. J'ai nommé le député de Cumberland (M. Logan). Voici le compte rendu de ses déclarations :

Au sujet des chargements d'hiver ils disent : Nous ferons passer ce trafic par l'Intercolonial si nous pouvons faire avec lui des arrangements satisfaisants. Aura-t-on la naïveté de croire que si le Grand-Tronc-Pacifique a un char de blé à North-Bay, il va le rendre jusqu'à Québec et le passer ensuite à l'Intercolonial lorsqu'il peut le transporter tout droit à Portland ? Cette prétention est parfaitement ridicule. Nous avons déjà eu l'occasion de connaître le Grand Tronc dans certains marchés qu'il nous est arrivé de faire avec cette compagnie. Lorsqu'il s'est agi d'acheter le chemin de fer du comté de Drummond, la Compagnie du Grand Tronc a pris envers l'Etat des engagements formels dont elle n'a tenu aucun compte par la suite. Cependant, on vient nous demander aujourd'hui d'accepter sa parole et de croire qu'elle accordera la préférence aux ports canadiens ?

Lorsqu'il s'agit de traiter avec le Grand-Tronc-Pacifique ou aucune autre compagnie de chemin de fer nous n'entendons pas nous contenter de promesses ou de préférences. Nous voulons que ces compagnies soient essentiellement intéressées à transporter ce grain par voie des ports canadiens.

Ce sont là de très belles paroles et je crois que l'honorable député de Cumberland ne les désavoue pas aujourd'hui. Je crois qu'il travaille de tout cœur à arracher le premier ministre des mains de ceux qui ont exercé sur lui une si malheureuse influence et à le faire renoncer à cette mesure si inique. Dans cette même circonstance, l'honorable député de Cumberland a encore prononcé ces éloquentes paroles :

Au sujet des chargements d'hiver ils disent : Nous ferons passer ce trafic par l'Intercolonial si nous pouvons faire avec lui des arrangements satisfaisants.

On sait que le Grand-Tronc-Pacifique passera à une courte distance de North-Bay où il pourra se raccorder au réseau ontarien du Grand Tronc au moyen d'un embranchement. Une fois le trafic du Grand-Tronc-Pacifique rendu à cet endroit, les actionnaires du Grand Tronc, qui mènent les directeurs, ne permettront pas que ce trafic passe par l'Intercolonial qui ne leur remettra pas un sou à titre de prix de transport des marchandises. Non, c'est inconcevable. Les actionnaires forceront les directeurs à expédier ces marchandises à Portland par le Grand Tronc, afin de s'assurer un dividende. J'approuve donc l'ho-

norable député de Cumberland, qui dit encore :

Aura-t-on la naïveté de croire que si le Grand-Tronc-Pacifique a un char de blé à North-Bay il va le rendre jusqu'à Québec et le passer ensuite à l'Intercolonial lorsqu'il peut le transporter tout droit à Portland ? Cette prétention est parfaitement ridicule.

J'approuve entièrement ce fier langage du député de Cumberland. Mais pourquoi l'avons-nous vu, hier soir, se courber sous le fouet du parti, céder à la demande du ministre de l'Intérieur, à l'appel sentimental, et à je ne sais quelle autre influence du premier ministre ? Pourquoi a-t-il sacrifié les principes d'indépendance parlementaire les plus sacrés en oubliant son beau discours de l'an dernier et pourquoi est-il rentré dans le rang et s'est-il remis à marcher derrière ces hommes-là dès qu'il a entendu claquer le fouet du parti ? Espérons que c'est parce qu'il avait décidé de travailler secrètement à faire renoncer le premier ministre à son projet. Je regrette que celui-ci n'ait pas été présent quand j'ai cité les courageuses paroles du député de Cumberland (M. Logan). Comme il est maintenant à son siège je vais les lui dire.

Sir WILFRID LAURIER : Je me contenterai de la lecture qui en a déjà été faite.

M. SAM HUGHES : Non, non. Je sais que le premier ministre a beaucoup d'estime pour le député de Cumberland et que si celui-ci et le ministre des Chemins de fer gardaient leur attitude de l'an dernier et s'unissaient à nous, qui avons à cœur l'intérêt du pays et du premier ministre, nous pourrions peut-être le gagner à répudier cette malheureuse mesure. Je me suis aperçu que le ministre des Chemins de fer est sorti de la Chambre au moment même où le premier ministre y entrait. J'ose croire qu'ils ne sont pas sujets, l'un par rapport à l'autre, à cette influence qui sépare parfois certains corps magnétiques Peut-être craignent-ils de laisser la direction de la Chambre au grand vieillard qu'est le chevalier d'Oxford et au nouveau ministre du Revenu de l'intérieur (M. Brodeur). Je serais bien peiné d'apprendre qu'ils éprouveraient l'un pour l'autre cette répugnance dont je viens de parler.

Sir WILFRID LAURIER : Peut-être l'honorable ministre obéit-il aux mêmes influences que moi.

M. SAM HUGHES : Peut-être. Je citerai encore l'honorable député de Cumberland (M. Logan) :

Au sujet des chargements d'hiver ils disent : Nous ferons passer ce trafic par l'Intercolonial, si nous pouvons faire avec lui des arrangements satisfaisants. Aura-t-on la naïveté de croire que si le Grand-Tronc-Pacifique a un char de blé à North-Bay il va le rendre jusqu'à Québec et le passer ensuite à l'Intercolonial, lorsqu'il peut le transporter tout droit à Portland ? Cette prétention est parfaitement ridicule. Nous avons déjà eu l'occasion de connaître le Grand Tronc dans certains marchés qu'il nous est arrivé de faire avec cette compagnie. Lorsqu'il s'est agi d'acheter le chemin de fer du comté de Drummond la Compagnie du Grand Tronc a pris envers l'Etat des engagements formels dont elle n'a tenu aucun compte.

Voilà ce qu'il disait, quand notre collègue ne sacrifiait pas à la discipline de parti les droits et privilèges d'un citoyen libre. Certes, j'admets que le gouvernement de parti peut exiger un vote comme celui que l'honorable député (M. Logan) a donné hier soir, mais j'ose croire qu'il l'a donné en pensant qu'il lui restait le devoir d'engager le premier ministre à abandonner cette malheureuse entreprise.

Cependant, on vient nous demander aujourd'hui d'accepter la parole du Grand Tronc et de croire qu'il va accorder la préférence aux ports canadiens.

Lorsqu'il s'agit de traiter avec le Grand-Tronc-Pacifique ou aucune autre compagnie de chemin de fer nous n'entendons pas nous contenter de promesses ou de préférences. Nous voulons que ces compagnies soient essentiellement intéressées à transporter ce grain par voie de Portland.

Je me range à l'avis du député de Cumberland. Nous savons que les actionnaires du Grand Tronc qui commandent aux directeurs——

M. COCHRANE : Et au gouvernement.

M. SAMUEL HUGHES : Oui, et au gouvernement. Les actionnaires commandent aux directeurs, ceux-ci commandent à la compagnie et la compagnie au gouvernement. Les directeurs, on le sait, forceront tout le trafic à prendre la voie de Portland, afin de toucher des dividendes. Y a-t-il dans le pays un homme de bon sens qui ne ferait la même chose? Comment ! Si les directeurs du Grand Tronc laissaient aller le trafic à un autre chemin que le leur, on les enfermerait comme on tâche d'enfermer, pour ainsi dire, certains partisans de l'honorable ministre, de crainte qu'ils ne commettent quelque indiscrétion. Il n'y a qu'un moyen d'assurer le trafic aux ports maritimes, c'est de construire un chemin dont les propriétaires n'auront pas d'intérêt à diriger le trafic sur les ports américains. Nous avons déjà l'Intercolonial. Le seul moyen d'assurer le transport des marchandises jusqu'aux ports canadiens, c'est de prolonger ce chemin de fer jusqu'à l'ouest et de construire, posséder et exploiter au nom de l'Etat le réseau tout entier. Alors, et alors seulement, la population des provinces maritimes pourra être sûre que le trafic de l'ouest se rendra jusqu'à ses ports et que le pays touchera une certaine compensation des dépenses qu'il aura faites. L'honorable député d'Annapolis (M. Wade), qui formait également partie du comité l'an dernier, a dit :

J'admets aussi avec M. Hays et M. Campbell, député d'York-Ouest, que vous ne pouvez pas régler l'acheminement des produits ou marchandises de l'expéditeur. Cependant, nous

savons fort bien qu'une compagnie de transport peut faire beaucoup pour déterminer cet acheminement et que, dans neuf cas sur dix, l'expéditeur est souverainement indifférent quant à la route que prennent ces marchandises. Ce qu'il veut, c'est qu'elles soient expédiées par la route la plus directe.

Le Grand-Tronc-Pacifique aura ses agents dans l'ouest, et même si on expédie le trafic jusqu'à Québec, le Grand Tronc touchera de façon ou d'autre sa part des recettes et tâchera de renvoyer les marchandises de Québec, par sa ligne, jusqu'à Portland, qui est à 150 milles plus près de la mer que le port canadien le plus près par la route la plus courte que l'on puisse prendre. Je ne puis absolument pas m'expliquer comment il se fait que le premier ministre ait pu être trompé dans cette affaire, car, d'ordinaire, il fait preuve de beaucoup de prudence et de sagacité. Je le prie de nouveau de considérer la question à n'importe quel point de vue qu'il le voudra et de voir combien il est impossible, d'après ce projet, d'empêcher le trafic de se rendre à Portland par le Grand Tronc. Le seul moyen de l'en empêcher, ce serait de construire un chemin de fer absolument en territoire canadien ; mais il faudrait qu'il fût construit, possédé et dirigé par la nation. La population de l'ouest pourrait alors être sûre de voir établir les taux les plus économiques pour le transport jusqu'à l'océan et le Grand Tronc, le Pacifique Canadien et le chemin de fer Canadien du Nord seraient appelés à faire aux autres lignes une légitime concurrence. Si le premier ministre adopte cette politique il fera du bien non seulement à l'est, mais aussi à l'ouest canadien. Je termine, mais non pas sans exprimer l'espoir qu'il retirera sa proposition.

M. R. L. BORDEN : Avant que ce projet de résolution soit adopté, je demanderai au premier ministre s'il a eu connaissance d'aucune assemblée des actionnaires du Grand Tronc où la convention intervenue en premier lieu leur ait été soumise et ait été rejetée ?

Cette question m'est inspirée par ce qu'a dit l'honorable député d'Haldimand au cours de ce débat. Voici ses paroles :

> Est-il un député qui ait contesté la sincérité de cette promesse faite par M. Hays et sir Charles Rivers-Wilson ? Il n'en est pas. Ils devaient débourser cet argent pour assurer l'exécution du contrat tel qu'il était d'abord. Mais les actionnaires s'y refusèrent carrément.

Je demandai :

> L'honorable député voudrait-il dire à quelle date a eu lieu cette assemblée des actionnaires dont il parle ?

Et l'honorable député a coupé court à ma question en accompagnant d'un grand geste les paroles que voici :

> Je ne me rappelle pas précisément à quelle date, mais je pourrai le dire à l'honorable député quand j'aurai fini mon discours.

Je n'ai pas encore appris à quelle date cette assemblée a eu lieu, et lorsque l'honorable député l'a dit, j'ignorais encore qu'elle eût eu lieu. Le premier ministre pourrait-il me renseigner à ce sujet ?

Sir WILFRID LAURIER : Je ne sache pas qu'il y ait eu d'autre assemblée des actionnaires du Grand Tronc que celle du 8 mars.

M. R. L. BORDEN : Alors, la convention intervenue en premier lieu n'a jamais été soumise à aucune assemblée avant celle-ci, qui n'a connu que la convention modifiée.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député d'Haldimand peut avoir des renseignements à ce sujet, mais peut-être ses paroles n'expriment-elles pas tout ce qu'il a voulu dire, comme cela peut arriver. Peut-être voulait-il dire que les actionnaires avaient été sollicités. Mais mon honorable ami (M. Borden) m'ayant posé une question précise, je suis tenu d'y répondre d'une façon précise. Je ne sache pas qu'il y ait eu d'autre assemblée.

M. BORDEN : Le premier ministre m'a fait un gros compliment, hier soir, mais je me sens absolument forcé de ne pas l'accepter. Il m'a reproché certaines citations que j'ai faites au cours de mes remarques. Pour ne pas être injuste à son égard je ferai comme lui, je citerai exactement ce qu'il a dit. A propos, je dirai, en passant, que, pour ne pas aimer les trop copieuses citations il ne s'est pas moins permis d'en faire plusieurs hier soir.

Sir WILFRID LAURIER : J'y suis opposé dans certains cas.

M. BORDEN : Avec encore un peu d'exercice il arrivera à faire un discours dont un dixième sera de son cru et le reste se composera de citations.

Sir WILFRID LAURIER : Je suis peut-être victime du mauvais exemple.

M. BORDEN : Ayant entendu dire de ce côté-ci de la Chambre que le premier ministre se bornerait à quelques remarques, ce ne fut pas sans une certaine surprise que je l'ai entendu faire un discours préparé avec soin et qui a duré près d'une heure. Certes, il a trompé notre attente à ce point de vue. Cependant, il était en verve et nous eûmes beaucoup de plaisir à l'écouter. Il commença par parler des grands maîtres en fait de discussion parlementaire, en s'accompagnant de citations, puis il se mit à dire que j'avais fait des citations et que j'avais versé dans la poésie. Voici ses paroles :

> Il y a cependant entre mon honorable ami (M. R. L. Borden) et ces grands orateurs anglais cette différence, qu'il n'a pas tiré sa citation des auteurs classiques, mais de ses propres œuvres poétiques et peut-être lui ferai-je plaisir en lisant ces vers ? Les voici :
>
> To-morrow and to-morrow and to-morrow
> Creeps on this petty pace from day to day,
> And all our yesterdays have seen the route
> Unknown and unsurveyed.

Mon honorable ami a certainement fait un tour de force quand, dans une discussion sérieuse comme celle-ci, bourrée de faits et de chiffres, il a cité cette effusion poétique dont il s'est rendu coupable dans un moment de faiblesse où il lui arriva de courtiser les muses.

Je ne dois pas agréer ce compliment, M. le président. A mon très honorable ami, qui semble en douter, je citerai le cinquième acte de la cinquième scène de Macbeth. Il doit avoir entendu parler de l'auteur de cette tragédie ?

Sir WILFRID LAURIER : Oh ! oui, cette citation m'est familière.

M. BORDEN : Ce n'est pas ce qu'a prouvé mon très honorable ami, hier soir, puisqu'il m'a attribué la paternité de ces paroles :

To-morrow and to-morrow and to-morrow
Creeps in this petty pace from day to day.
To the last syllable of recorded time ;
And all our yesterdays have lighted fools
The way to dusty death.

J'ai changé sept mots à la fin, en vue de créer une adaptation, et mon très honorable ami m'a attribué le tout. Je citerai le passage qui fait suite à celui-là :

Out, out, brief candle !
Life's walking shadow ; a poor player,
That struts and frets his hour upon the stage,
And then is heard no more ; it is a tale
Todd by an idiot, full of sound and fury,
Signifying nothing.

Loin de moi de vouloir appliquer cette épithète à mon très honorable ami, je respecte trop son talent pour cela ; mais son discours d'hier soir pourrait bien passer pour une fable racontée par un premier ministre, fable pleine d'éloquence et de poésie, mais vide de sens.

Mon très honorable ami a eu le bonté de répéter encore une fois que le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne serait un acte de pure folie. On peut se demander combien il est étrange qu'aux yeux du plus grand expert canadien en fait de chemins de fer, d'après mon très honorable ami, ce projet soit on ne peut plus sage, et que dans l'opinion du premier ministre il dénote la plus complète folie. Si M. Blair est l'homme le plus habile du Canada à remplir le poste qu'il occupe maintenant, s'il est celui qui s'y connaît le mieux en fait de chemins de fer à administrer et à développer, comment se fait-il qu'il diffère tout à fait d'opinion avec le premier ministre sur ce point ? Voilà un terrain sur lequel je serais assez disposé à rencontrer mon très honorable ami.

Mais indépendamment de toute raison inspirée par l'avis de M. Blair en faveur du prolongement de l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne par l'acquisition du Canada-Atlantique ou autrement, le premier ministre dit qu'il serait tout à fait absurde d'adopter ce projet parce que les trois quarts du trafic allant à l'ouest par le Canada-Atlantique viennent des Etats-Unis et doivent être transportés dans l'ouest des Etats-Unis. Je n'ai pas étudié de très près les chiffres cités par mon honorable ami et sur lesquels il s'est appuyé, hier soir ; mais il ne doit pas prétendre qu'il se dirige autant de trafic que cela dans l'autre direction, vers les ports américains. Il dit que le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne ne saurait nous assurer aucune partie de ce trafic parce qu'il n'y aura pas de steamers pour le transporter dans les endroits de l'ouest américain. N'y a-t-il pas actuellement des steamers américains naviguant sous pavillon américain? Pourquoi n'y en aurait-il pas alors comme aujourd'hui? Pourquoi ces steamers disparaîtraient-ils des lacs dès que l'Intercolonial se prolongerait jusqu'à la baie Georgienne? La détermination d'une ligne de steamers ne serait qu'une question de détail, cela pourrait s'arranger de plusieurs façons. On pourrait avoir les services d'une compagnie dirigée par le gouvernement, ainsi que je l'ai suggéré l'an dernier, ou ceux d'une compagnie tout à fait indépendante, si l'Intercolonial amenait jusqu'à la baie Georgienne ce trafic à destination d'endroits de l'ouest américain, mon honorable ami peut en être sûr, il y aurait des steamers sous pavillon américain pour transporter ces marchandises à leur destination. Lorsque j'eus signalé à mon très honorable ami certaine citation de mon discours de l'an dernier il a dit ceci :

J'ai lu ces paroles ; elles sonnent haut, mais j'invite l'honorable député à me dire comment la ligne du Grand Tronc, établie sur la voie de North-Bay à Portland, pourrait conduire aux ports de mer canadiens sans une prolongation vers les provinces maritimes.

Eh bien ! il a la mémoire excessivement courte. Il devrait pourtant se rappeler qu'il y a cinq ou six ans son ministre des Chemins de fer vint proposer à cette Chambre de prolonger l'Intercolonial depuis Lévis jusqu'à Montréal, afin d'enlever au Grand Tronc le trafic de l'ouest et qu'il s'efforça de justifier l'énorme dépense qu'exigerait l'exécution de ce projet en disant qu'il avait fait avec le Grand Tronc un arrangement tel que celui-ci serait forcé de livrer à l'Intercolonial le trafic de l'ouest à destination des provinces maritimes ou de l'Europe viâ les ports des provinces maritimes. Le premier ministre a-t-il pu oublier assez tôt son propre projet pour me poser une question comme celle-là après avoir consacré $15,000,000 à $20,000,000 au prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal précisément dans le but d'enlever ce trafic au Grand Tronc et de le diriger en plus grande quantité sur les ports des provinces maritimes, par suite de cet arrangement ? Je dois dire que l'attente du gouvernement à cet égard ne s'est pas réalisée comme nous l'espérions tous. Je ferai remarquer en passant que le ministre de l'Intérieur—je regrette qu'il soit absent dans le moment—lorsqu'il a dit l'autre jour que le parti conservateur—il me désignait tout particulièrement—

s'était opposé à ce qu'on prolongeât l'Intercolonial depuis Lévis jusqu'à Montréal, n'était pas bien certain de la vérité de ce qu'il disait.

J'ai sous la main plus d'un discours où je me suis prononcé carrément en faveur du prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal. Ce que j'ai combattu, c'est le marché imprudent que le gouvernement a conclu avec la compagnie de chemin de fer du comté de Drummond et un particulier qui la représentait, et avec la Compagnie du Grand Tronc ; mais quant à l'idée de prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal, non seulement je ne l'ai pas combattue, mais je l'ai appuyée. Cependant, j'ai fait voir qu'on avait conclu un marché désavantageux, et en cela j'ai été approuvé par un partisan du gouvernement aujourd'hui sénateur, qui a dit qu'en repoussant la première proposition du gouvernement le Sénat n'avait pas épargné moins de $400,000 au pays.

Le premier ministre a posé la question de savoir comment on pourrait recueillir le trafic dans le Nord-Ouest pour les provinces maritimes. Au risque de l'ennuyer je lui répéterai encore une fois que le seul moyen d'y arriver, c'est de prolonger l'Intercolonial jusqu'aux bords de la baie Georgienne. La population ayant la haute main sur son propre chemin de fer qui se rendra jusqu'aux bords de la baie Georgienne, s'occupera certainement de voir à ce que le trafic amené à travers les lacs jusqu'à l'est de la baie Georgienne se rende jusqu'aux ports canadiens par le chemin de fer de l'Etat, que ces ports soient situés sur le Saint-Laurent ou dans les provinces maritimes. C'est le seul moyen de résoudre la difficulté, et j'invite à y réfléchir l'honorable député d'Annapolis qui s'intéresse tant à cette question, l'honorable député de Hants et celui de Guysboro, qui s'intéressent également aux ports de mer. Je les invite à me montrer dans ce contrat une ligne ou une stipulation empêchant le Grand Tronc de prendre ce trafic sur la rive orientale de la baie Georgienne et d'en transporter chaque livre jusqu'à Portland. Le Grand Tronc peut agir ainsi sans violer ce contrat dans la moindre mesure, car ce contrat ne contient absolument rien qui le lui défende. Il y a bien une stipulation qui oblige le Grand-Tronc-Pacifique, mais cela n'atteint pas le Grand Tronc, car c'est lui et non pas le Grand-Tronc-Pacifique qui se rend jusqu'à la baie Georgienne et a son terminus à Portland. Bien que nous ayons demandé, l'année dernière, que l'on soumît le Grand Tronc à la même disposition, ces messieurs qui portent un si grand intérêt aux ports de mer et déplorent si amèrement l'attitude de l'opposition, ont voté unanimement contre mon projet de résolution. Nous demandions que l'on modifiât ce contrat en y ajoutant au moins cette disposition par rapport au Grand Tronc. Le député d'Annapolis et celui de Hants votèrent contre cela et je pense que le député de Guysboro en fera autant si cette demande est renouvelée cette année. Cependant, ces messieurs ont l'air d'être absolument désireux que le trafic de l'ouest canadien soit dirigé sur Saint-Jean et Halifax. J'aimerais mieux que leur zèle se manifestât plutôt par des actions que par des paroles. Halifax et Saint-Jean ont droit d'avoir une part du trafic de l'ouest, ils ont droit à ce que l'on prolonge l'Intercolonial jusqu'au rivage de la baie Georgienne, et le gouvernement a prouvé de la façon la plus claire par sa réponse à une question posée au cours de cette session, la possibilité de transporter le trafic avec avantage par l'Intercolonial du rivage de la baie Georgienne jusqu'à Halifax. Cela ne fait aucun doute. Les chiffres sont là—les ayant déjà cités, je n'y reviendrai pas. Donc si le premier ministre tient tout autant qu'il le dit à favoriser tous les ports de mer canadiens il n'a qu'un moyen d'y arriver : c'est de prolonger l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne et de commander ainsi absolument le trafic venant de l'Ouest et qui sera recueilli à la baie Georgienne par n'importe quel chemin de fer qui s'y rendra.

L'honorable député de Pictou ayant répondu d'une façon complète et habile au discours prononcé par le premier ministre, je n'en dirai guère plus à ce sujet. Cependant, il est un point au sujet duquel je voudrais dire un mot. c'est le compte rendu des délibérations de l'assemblée des actionnaires du Grand Tronc; ce compte rendu, le premier ministre nous a reproché de l'avoir mis au jour. Mais, pourquoi ces délibérations ne seraient-elles pas connues ? Sont-elles secrètes de leur nature ? Les journaux n'en ont-ils pas parlé ? Le " Railway News " n'a-t-il pas publié au sujet des délibérations de cette assemblée un compte rendu semblable, sous tous rapports, à celui que j'ai cité ? Pourquoi le premier ministre vient-il dire qu'il ne convient pas de mettre ces délibérations au jour ? Cette assemblée était-elle secrète et devait-on s'y occuper d'affaires qu'il fallait cacher au peuple canadien ? Je ne comprends pas l'avis exprimé par mon honorable ami à cet égard. Pour ne pas être injuste envers lui, je vais citer ses propres paroles :

> Mon honorable ami a cité un compte rendu de nature privée de l'assemblée des actionnaires du Grand Tronc, mais ce débat n'était pas encore terminé qu'il avoua lui-même avoir agi autrement qu'il ne l'aurait dû dans cette Chambre au cours de ce débat.

Je n'ai pas fait d'aveu de ce genre. Je maintiens que nous avons droit à ce que le compte rendu des délibérations de l'assemblée nous soit communiqué ; il a été publié dans les journaux et je ne vois absolument pas pourquoi il ne devrait pas être publié et distribué au public.

Le premier ministre a encore abordé un autre point. Il a parlé du mémoire de M. Blair dont il a été question dans cette Chambre. Mon très honorable ami est beaucoup plus chatouilleux aujourd'hui qu'autrefois à ce sujet. Il fut un temps où il avait moins de scrupule. Quand ces messieurs eurent

entrepris de ruiner la réputation d'un nommé Hamilton Smith il fut envoyé un télégramme à lord Strathcona et dès qu'il eut reçu la réponse mon très honorable ami la fit livrer, par son secrétaire, à toute la presse libérale. Sir Charles Tupper, alors chef de l'opposition, demanda, sur le parquet de la Chambre, à mon très honorable ami, s'il déposerait le télégramme auquel cette réponse avait rapport. Mon très honorable ami répondit,—voir page 814, v.f. des Débats de 1898, qu'il déposerait ce télégramme sur le bureau de la Chambre le lendemain. Mais, ce jour-là, il changea d'idée et déclara qu'en dépit de sa promesse, il n'en ferait rien ; et il refusa de déposer ce télégramme sous prétexte qu'il était de nature confidentielle. Remarquez bien, le télégramme l'était, mais la réponse ne l'était pas. C'était une prétention quelque peu étrange ; mais sir Charles Tupper l'en ayant blamé, le premier ministre répondit : "C'est moi-même qui suis gardien de mon honneur." Eh ! bien, je le déclare à mon tour, moi aussi je suis gardien de mon honneur, et si jamais je veux en confier le soin à autrui je choisirai moi-même celui qui devra en prendre soin. Je rappellerai au premier ministre qu'à quelque temps de là il n'était pas si sévère sur ce chapitre. Etudions un peu la signification du mémoire de M. Blair. Ce dernier sortit du cabinet par rapport à une certaine question politique. Pendant que le cabinet était à délibérer cette question l'opinion de M. Blair communiquée à ses collègues aurait, je suppose, été considérée comme étant de nature confidentielle; mais il ne la jugea pas ainsi lorsqu'il différa d'opinion avec ses collègues et que le temps des explications ministérielles fut arrivé. Il le dit lui-même dans sa lettre, qui fut lue dans cette Chambre et où il parle précisément des négociations se rattachant intimement au moins à ce document lu à la Chambre. Voici ce qu'il dit dans sa lettre du 10 juillet 1896 :

Je dirai quelle est notre attitude sur la question principale. Je suis décidément favorable à ce qu'il se construise à travers le continent un chemin de fer qui soit possédé et exploité par l'Etat. La principale raison de cette préférence, c'est qu'il contribuera par son influence à régulariser et à mettre sur un pied d'égalité tous les chemins de fer des territoires de l'ouest. Mais, étant pour ainsi dire seul de cette opinion, j'admets tout de suite que cette proposition doit être mise de côté. Cependant, le gouvernement a décidé de construire un chemin de fer de l'Etat qui traversera la moitié du continent et s'étendra de Québec à Winnipeg.

M. Blair définit d'abord la politique qu'il avait prêchée à ses collègues et ensuite ce qu'allait être par rapport à cette grande question la politique du cabinet, qu'il était seul à combattre. Lorsqu'il fit cette déclaration à la Chambre, M. Blair était parfaitement libre de répéter chaque mot de ce mémoire qu'on aurait dû d'ailleurs déposer sur le bureau de la Chambre avec toute la correspondance, parce qu'il était directement et intimement lié à la cause de la démission de M. Blair. Cette démission eut deux causes. D'abord l'opposition de M. Blair à la politique du gouvernement telle que connue maintenant, et puis la politique dont il avait proposé l'adoption à ses collègues, mais que ceux-ci avaient cru devoir repousser. La Chambre et le peuple ne connurent donc qu'à moitié ce qui avait déterminé cette démission; le reste leur fut absolument caché, pour que le gouvernement fût en état de dire au peuple que M. Blair s'opposait tout autant à la politique du chef de l'opposition qu'à celle du premier ministre. Je demanderai à ce dernier pourquoi ce mémoire préparé avec tant de soin fut supprimé au lieu d'être déposé avec le reste de la correspondance ? Il avait été écrit sous forme de lettre au premier ministre, comme il aurait pu l'être, il est évident que le gouvernement aurait dû le déposer avec la correspondance. La situation est-elle changée par ce que, au lieu de le publier sous forme de lettre au premier ministre, M. Blair a cru devoir le faire imprimer et en passer des copies à ses collègues ? Pourquoi le premier ministre a-t-il jugé bon, dans cette circonstance, de ne déposer que ce que j'appelerai une partie de la correspondance, et de cacher ce qui, franchement, fait tout autant partie des communications de M. Blair avec ses collègues sur cette question publique, que la correspondance déposée sur le bureau de la Chambre ?

Le premier ministre devrait justifier sa conduite aux yeux du pays et nous dire sur quoi il s'appuie pour affirmer que M. Blair professant l'opinion exprimée dans cette correspondance et développée dans le document en question, est aussi hostile au système préconisé par l'opposition qu'à celui proposé par le gouvernement. Le premier ministre ne doit pas l'oublier, ce document, a trait à une question d'intérêt public, question que le gouvernement lui-même a réglée et décidée. C'est cette question d'intérêt public qui a provoqué la démission de M. Blair. Je le répète, il aurait fallu donner au pays les renseignements les plus complets sur les motifs qui ont porté M. Blair à remettre son portefeuille. Cela soit dit en toute déférence et sans vouloir blesser les justes susceptibilités de qui que ce soit, le gouvernement à mon avis, n'a pas fait son devoir envers le peuple et surtout envers le parlement. Au demeurant, le premier ministre ne se rappelle-t-il pas qu'il a lui-même, un jour, fait publier et distribuer aux députés des documents confidentiels ? Dans les documents parlementaires de 1897 que j'ai sous les yeux, se trouve une lettre portant la suscription "confidentielle" adressée par l'honorable N. Clarke Wallace au colonel William White, sous-directeur général des Postes, lettre que le premier ministre a fait imprimer au frais de l'Etat et qu'il a soumise au parlement,

et cela dans le but de se faire de la popularité.

Cette lettre figure à la page 26 du document 12a de 1897. Puis, à la page 27, se trouve une autre lettre de nature privée portant également la suscription " confidentielle ". Cette lettre dont l'auteur est l'honorable N. Clarke Wallace a été adressée au colonel William White, le 24 octobre 1895. Ajoutons que cette lettre a été publiée et placée sous les yeux du parlement et du peuple canadien dans le même but. Est-ce que le premier ministre n'a pas pris la parole dans cette Chambre pour justifier cette action ? N'est-il pas tout aussi responsable de la chose que le directeur général des Postes (sir William Mulock) qui, paraît-il, a donné l'ordre de faire imprimer ce document ? Comment le premier ministre peut-il justifier cette attitude, s'il a ce sens exquis des convenances, dont il s'est vanté hier soir ? Page 30 du même volume figure une autre lettre " confidentielle " adressée par l'honorable W. H. Montague à sir A. P. Caron. Page 44 du même document de la session, se trouve une autre lettre " confidentielle " adressée par le colonel William White à l'honorable W. H. Montague. Dans la circonstance en question, le premier ministre à justifié la publication de cette lettre. Puisqu'il fait profession de tant de délicatesse en pareille matière, je m'étonne qu'il ait cru devoir justifier cette action. En effet, il ne faut pas l'oublier, ces lettres ne se rattachent pas à des questions d'intérêt public, mais tout simplement à certaines affaires d'intérêt domestique pour le parti et de clientèle politique. Ce sont des lettres essentiellement confidentielles et de nature tout à fait privée. Ces lettres échangées entre des membres du même parti, le gouvernement s'en est emparé à son avènement au pouvoir, les a fait publier et placer sous les yeux du parlement et du public. Entre ces lettres et les documents de M. Blair il y a une différence bien tranchée. A mon avis, le sens des convenances qui s'opposait à la publication de ce dernier document, devrait également militer plus fortement contre la publication d'une correspondance de nature privée échangée entre les membres du même parti et ne se rattachant à aucune importante question d'intérêt public, comme celle que nous avons discutée cette après-midi. Dans le document parlementaire en question il se trouve encore d'autres lettres du même genre. A la page 58 figure une lettre adressée par l'honorable David Tisdale au colonel White en date du premier décembre 1891. Il s'y trouve un post-scriptum portant la suscription " confidentielle ", et cependant ce post-scriptum est publié avec le reste de la lettre. Page 68, il y a une lettre en date du premier avril 1896, adressée par le colonel William White à H. H. Ross, député. Bien que cette lettre fût de nature confidentielle, le directeur général des Postes l'a livrée à la publicité. Page 84 du même document parlementaire, figure une lettre méritant une mention spéciale. L'auteur de cette lettre est feu l'honorable Thomas White, homme fort respecté dans la vie publique. A l'époque de la publication de cette lettre, il y avait déjà plusieurs années que M. White reposait dans sa tombe. Cependant, le gouvernement n'a pas reculé devant la publication de cette lettre privée de M. Thomas White, huit ou dix ans après sa mort. Cette lettre, bien qu'elle soit de nature confidentielle, se trouve dans le document publié par le directeur général des Postes, et à cette époque le premier ministre en a justifié la publication. Citons encore quelques exemples. Page 98, figure une lettre adressée par M. A. B. Ingram à l'honorable M. Haggart en date du 10 novembre 1891, avec la mention " personnelle ". Le directeur général des Postes a également publié cette lettre aux frais de l'Etat et le premier ministre en a justifié la publication. Cette lettre se rattache à une question intéressant, il est vrai, le service postal, mais qui était de nature confidentielle entre l'honorable M. Haggart et M. Ingram. Page 117, figure une lettre privée adressée par M. William White à M. H. H. Ross, député, et publiée avec d'autres lettres dans les documents parlementaires. Page 130, figure une lettre adressée à M. Haggart par J. C. Rykert, disparu depuis longtemps de la vie publique et portant la date du 24 novembre 1868 ainsi que la suscription "confidentielle ". Page 131, se trouve une autre lettre de M. Rykert également " confidentielle ", à l'adresse de sir William White, également livrée à la publicité. Page 132, figure une autre lettre de J. C. Rykert à l'adresse de M. White portant la suscription " confidentielle " et également publiée dans le document en question. Page 163 se rencontre une lettre privée de M. William White à M. Joncas avec la mention " confidentielle " et publiée avec ces autres lettres. Page 164, une lettre de Louis-P. Pelletier à sir Adolphe Caron avec la mention " confidentielle " et non seulement publiée mais traduite, afin qu'elle fût livrée au grand jour de la publicité. Page 178, une autre lettre datée du 31 août 1895 adressée par l'honorable Louis-P. Pelletier à sir Adolphe Caron avec la mention " confidentielle " également traduite en anglais, afin de lui donner toute la publicité possible.

Il figure nombre d'autres lettres dans ce document. Citons-en encore une ou deux. Voici une lettre de M. William White à l'adresse de M. Kaulbach avec la mention " confidentielle," et livrée à la publicité par le gouvernement actuel ; en outre, une lettre de M. William White à M. Foster se trouve page 260 avec la mention " confidentielle " et publiée avec ces autres lettres. Voici une lettre de D. W. Davis, M.P., à l'adresse du lieutenant-colonel White portant la suscription " confidentielle " et publiée à la page

279 des documents de la session. Voici une autre lettre de M. T. Mayne Daly à l'adresse de sir Adolphe Caron portant la mention "confidentielle" et datée du 15 mai 1895. Ces lettres sans doute ne touchent à aucune importante question d'intérêt public. Ce sont des lettres de nature privée échangées entre membres du même parti. C'est sir Adolphe Caron, je crois, qui, par inadvertance, oublia ces lettres au ministère des Postes, lorsqu'il remit son portefeuille. Le directeur général des Postes (l'honorable M. Mulock) les y trouva et les livra à la publicité. Le premier ministre n'a pas hésité à prendre la parole pour justifier la publication de ces lettres. En pareilles circonstances, je l'avoue, je ne prends guère à cœur les reproches que le premier ministre a bien voulu m'adresser et à tout le moins devrait-il, même à cette époque tardive, nous indiquer les motifs qui ont provoqué la publication des documents en question ; il devrait nous dire en quoi l'attitude prise par le gouvernement au sujet de ces lettres diffère de celle que nous adoptons au sujet du document en discussion ; et advenant qu'il existe une différence entre ces attitudes, si la chose ne tourne pas en faveur de l'attitude que j'ai adoptée.

Sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je ne tiens nullement à engager la discussion avec le chef de l'opposition sur le code de morale qui doit présider à la vie parlementaire. Quelques observations suffiront amplement à lui prouver qu'il s'est trompé en traitant la question à ce point de vue. Pour justifier sa conduite, le chef de l'opposition a prêché une nouvelle doctrine ; je laisse à ses amis et partisans le soin d'apprécier cette doctrine et je leur demande si, oui ou non, ils veulent qu'elle soit appliquée ici. Voulant justifier sa ligne de conduite en livrant à la publicité un mémoire de nature confidentielle adressée par M. Blair à ses collègues à l'époque où il était membre du conseil privé, le chef de l'opposition s'est écrié : "Vous avez fait pis que cela ; vous avez publié des lettres confidentielles adressées aux ministres." J'ai une observation à formuler ici. Il me reste un assez vague souvenir des faits auxquels il fait allusion, mais à quoi se résume l'allégation formulée aujourd'hui même par l'honorable député? En déposant sur le bureau de la Chambre en 1897 des lettres de nature confidentielle, le directeur général des Postes n'a pas agi d'une façon subreptice ; il n'en a pas saisi la Chambre à l'improviste. Ces lettres ont été déposées sur le bureau, en réponse à une résolution adoptée par la Chambre demandant le dépôt de toute la correspondance contenue dans les archives, et cela, à une date fixée. Toutes les lettres que vient de citer l'honorable député—je puis l'affirmer avec certitude, sans consulter les documents—ont été déposées sur le bureau, en réponse à des résolutions proposées et adoptées ici, demandant le dépôt de cette correspondance. Je le demande à l'honorable chef de l'opposition : n'est-ce pas un des privilèges les plus précieux dont jouisse l'opposition que celui qui l'autorise à demander au gouvernement le dépôt de la correspondance se rattachant à certaines questions qui l'intéressent, et le député en question a non seulement le privilège mais le droit de demander à la Chambre le dépôt de cette correspondance. L'exercice de ce privilège est un fait d'occurence quotidienne. Je le répète, c'est une des sauvegardes de l'opposition. Je pose la question à l'honorable député : de l'avis de ces messieurs, comment le gouvernement doit-il répondre à ces résolutions et obéir à l'ordre de la Chambre ? Quand la Chambre aura donné au gouvernement l'ordre de faire le dépôt d'une certaine correspondance, le chef de l'opposition prétend-il et veut-il que le ministre fasse un triage de la correspondance qui est en liasse et qu'il en détache les documents que le ministre juge utile de soumettre à la Chambre? Est-ce ainsi qu'il faut obéir à l'ordre de la Chambre?

M. INGRAM : Ce n'est pas ainsi que les choses se passent.

Sir WILFRID LAURIER : C'est là ce qui se pratique au cours de chaque session. J'en conviens, il faut faire le dépôt des documents en liasse, mais ce n'est pas là ce que veut l'honorable député. J'abandonne, dit-il, au gouvernement le soin de faire ce triage, de détacher de la liasse tel ou tel document et d'en faire le dépôt à son gré. M. l'Orateur que le gouvernement exécute l'ordre de la Chambre de la façon proposée par le chef de l'opposition, et les députés de la gauche seront les premiers à se plaindre de la chose et cela à bon droit.

M. SPROULE : Lorsqu'une motion demande uniquement le dépôt de certains documents, est-ce que le ministre responsable de l'administration du département en question, ne déclare pas d'ordinaire qu'il fera le dépôt de tels documents qui ne sont pas de nature "confidentielle"?

Sir WILFRID LAURIER : Sans doute, M. l'Orateur.

M. SPROULE : C'est tout ce que la Chambre demande.

M. HAGGART : Le premier ministre affirme que c'est en réponse à une motion demandant le dépôt de la correspondance que ces documents ont été déposés sur le bureau : où puise-t-il ce renseignement ?

Sir WILFRID LAURIER : Je ne sache pas qu'il eut été possible de faire le dépôt de ces documents en suivant une autre procédure.

M. HAGGART : Pas le moins du monde.

Sir WILFRID LAURIER : Je le répète, voilà la seule procédure à suivre relativement au dépôt de ces documents ; c'est de le faire,

en réponse à une résolution de la Chambre. Sinon, l'honorable député voudrait-il nous dire comment s'est fait le dépôt de ces documents ?

M. HAGGART : C'est le directeur général des Postes qui en a fait le dépôt, de son propre chef, sans qu'il ait été formulé de demande——

M. INGRAM : Publiée dans tous les journaux grits du pays.

M. SAMUEL HUGHES : Malice toute pure, avec préméditation.

Sir WILFRID LAURIER : Voici ce dont il s'agit :

Correspondance relative à certaine entreprise postale, documents parlementaires de 1896.

Je dirai plus tard comment s'est effectué le dépôt de ces documents ; disons, toutefois, qu'on les a déposés, à titre de correspondance officielle, après les avoir détachés des liasses conservées au ministère des Postes. Il n'en saurait être autrement. Lorsqu'on formule une motion portant dépôt de certains documents il est toujours entendu que les documents de nature confidentielle ne doivent pas être soumis à la Chambre ; les documents de nature confidentielle adressés au ministre seul ne sont pas mis en liasse. Une partie de cette correspondance est de nature confidentielle, et si les documents de cette nature intéressent le ministre seul, on ne les mets pas en liasse. Il se peut qu'un document de nature confidentielle soit d'intérêt public, et alors il importe de mettre pareil document en liasse, afin que le dossier soit intelligible. En pareilles circonstances, quand un fonctionnaire du ministère annexe à la liasse des documents confidentiels, parce qu'ils se rattachent à la question dont on s'occupe, alors ces papiers deviennent propriété publique. Autrement, l'administration des affaires publiques et l'échange de la correspondance deviendraient impossibles. A mon avis, l'opposition serait en bon lieu de censurer le gouvernement, s'il ne faisait le dépôt de tous les documents déposés aux archives et se rattachant à la question qui a provoqué la demande de ces documents.

M. R. L. BORDEN : Le premier ministre prétend-il que le dépôt des documents confidentiels en question tient au fait qu'un fonctionnaire du ministère les aurait accidentellement annexés à la liasse ?

Sir WILFRID LAURIER : Je n'ai rien affirmé de semblable. Le chef de l'opposition le sait parfaitement, bien qu'une lettre porte la mention " confidentielle ", il peut être d'urgence de l'annexer à un dossier d'intérêt public, afin de compléter ce dossier et de rendre la transaction plus intelligible. Je suppose que le dépôt de ces documents a été provoqué par une motion.

M. HAGGART : Non.

Sir WILFRID LAURIER : S'il en est autrement, force me sera bien d'avouer mon erreur. Je suppose que le dépôt de ces documents s'est fait dans le cours ordinaire des affaires. et si je ne me trompe, j'aurai le devoir de me rétracter. J'irai aux renseignements à cet égard.

M. R. L. BORDEN : Si la Chambre n'a pas ordonné le dépôt de ces documents, comment alors justifierait-on ce dépôt ?

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député (M. R. L. Borden) ne saurait exiger que je réponde à cette question sur-le-champ puisqu'il s'agit d'une affaire remontant à 7 ans, affaire dont les détails m'échappent ; et je ne sache pas d'ailleurs qu'on y ait jamais appelé mon attention.

L'honorable député attend sans doute de ma part une réponse à la question qu'il a soulevée, en affirmant qu'il est justifiable d'avoir porté cette lettre de M. Blair à la connaissance de la Chambre. Il a tenté de prouver que ce mémoire de M. Blair aurait dû être déposé sur le bureau avec la correspondance que j'ai échangée avec M. Blair, à l'époque de sa démission. M. Blair remit son portefeuille en juin 1903 ; le mémoire en question auquel l'honorable député a emprunté ces citations, a été dressé et transmis au gouvernement en décembre 1902 ou vers cette époque. Ce mémoire ne se rattache nullement au projet du Grand-Tronc-Pacifique, parce qu'à cette époque, ce projet n'était pas encore venu en délibération. Afin de parfaitement élucider ce point, disons qu'à l'époque de sa démission, M. Blair était maître de choisir la partie de la correspondance qu'il désirait soumettre à la Chambre. Le document auquel l'honorable député a emprunté ces citations a trait à la question des chemins de fer et ne se rattache nullement à la question concrète qui a provoqué la démission de M. Blair. Quand la question, sous sa forme concrète, vint en délibération, M. Blair différa d'avis avec ses collègues et cette divergence d'opinion alla si loin qu'il crut devoir démissionner. Si M. Blair estimait qu'il était de son devoir de faire le dépôt d'un document qu'il avait communiqué à ses collègues quelques mois auparavant, il était parfaitement libre de demander à Son Excellence le Gouverneur général l'autorisation de soumettre ce document à la Chambre. M. Blair a déclaré qu'avant de soumettre à la Chambre la correspondance en question, il avait obtenu du Gouverneur général l'autorisation de la livrer à la publicité ; toutefois, il ne jugea pas utile de se faire autoriser par le Gouverneur général à publier le document en question ; et par conséquent il est évident qu'à ses yeux, ce document ne touchait point au désaccord existant entre lui et ses collègues. A coup sûr, voilà qui explique parfaitement pourquoi ce document n'a pas été soumis à la Chambre.

Le gouvernement ne jugea pas à propos de déposer aucun document à cette époque; mais M. Blair, pour sa propre justification,

crut utile de demander à son Excellence l'autorisation de déposer certains documents; et en pareilles circonstances, on le comprend, lorsqu'un ministre demande le privilège de faire le dépôt d'une correspondance, tenue pour confidentielle jusqu'à ce moment, ce privilège ne lui est jamais refusé ; et par conséquent, lorsque l'honorable député affirme que le gouvernement aurait dû faire le dépôt de ce document, je réponds que celui qui était souverainement intéressé dans cette question, M. Blair lui-même, gardien de son propre honneur, comme l'a dit l'honorable député—et ici j'abonde dans son sens, car tout homme est le gardien de son propre honneur—M. Blair, dis-je, n'a pas jugé utile de soumettre cette correspondance à la Chambre et en pareilles circonstances nul autre n'avait le droit de le faire.

M. R. L. BORDEN : Jusqu'ici la discussion a roulé sur la personne de M. Blair et des autres membres du cabinet. Est-ce que le parlement et le pays ne sont pas intéressés à connaître les causes précises de la démission de M. Blair ?

Sir WILFRID LAURIER : Nous avons fait connaître à la Chambre les causes précises de cette démission, et après tout, c'est M. Blair qui était en meilleur lieu de les apprécier. Souverainement intéressé à présenter ses actes et son attitude sous le jour le plus favorable, aux yeux du pays, puisqu'il a estimé cette correspondance étrangère aux causes de sa démission, cela met fin au débat. L'honorable député prétend trouver matière à justification dans le document de M. Blair. Dans la lettre que M. Blair a adressée aux électeurs de Saint-Jean, ses commettants, avant de remettre son mandat, je ne vois rien que l'honorable député puisse invoquer, pour justifier son attitude. Cette lettre est adressée à M. McAvity, président de l'Association libérale de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick. Si je cite ce document, c'est afin d'établir que l'honorable député (M. Borden) ne saurait s'autoriser de l'opinion exprimée par M. Blair, au sujet de l'acquisition du chemin de fer Canadien de l'Atlantique; puisqu'il déclare catégoriquement dans cette lettre qu'il désapprouve le projet de l'honorable député. M. Blair commence par donner les raisons qui l'ont porté à se séparer de ses collègues. Il ajoute :

J'étais aussi convaincu qu'à titre de ministre démissionnaire, je n'avais pas le devoir de prendre part aux débats qui se livreraient entre le gouvernement et l'opposition, au cours de la discussion du bill, en séance de comité. J'ai donc agi d'après cette conviction, et à la lumière du sort réservé aux amendement proposés et si j'en juge d'après la discussion qui a surgi à la suite de la seconde lecture votée à une forte majorité, je reste convaincu que je n'aurais nullement ajouté de force à mon attitude d'hostilité au projet en question, en prenant part aux débats subséquents.

L'opposition elle-même a grandement compliqué la situation en opposant son propre projet, à titre d'alternative, à celui du gouvernement.

Cette proposition alternative comportait directement l'aveu que la construction d'un nouveau réseau, de l'Atlantique au Pacifique, était d'urgence absolue et immédiate. Il m'était impossible de souscrire à cette opinion. J'avais énergiquement soutenu que les quelques mois que le gouvernement avait consacrés à l'étude de cette mesure, au milieu même des travaux de la session, étaient tout à fait insuffisants pour autoriser le pays à se lancer dans une aussi vaste entreprise. Comment donc aurais-je pu acquiescer au projet adopté, à titre d'alternative, après deux ou trois mois de délibération à peine, et qu'elle voulait imposer au pays ?

L'enseignement qui se dégage de ces paroles, c'est que l'honorable député (M. Borden) ne saurait s'autoriser du mémoire préparé par M. Blair, uniquement pour l'édification de ses collègues. Sans doute, au sein d'un cabinet ou de toute réunion d'hommes liés par une communauté d'intérêts, il va de soi qu'il surgit sur certaines questions, des débats dont le secret ne doit pas transpirer au dehors. Il n'en saurait être autrement, et ces mémoires de nature confidentielle doivent demeurer la propriété de ceux à qui ils sont adressés, jusqu'au moment où les intéressés jugent utile de lever le seau du secret. Nous avons jugé bon de suivre cette ligne de conduite, et je le répète, à mon avis, l'honorable député, en prenant pareille attitude, n'a pas consulté les meilleures règles du gouvernement parlementaire. Si j'en juge d'après la façon dont le chef de l'opposition dirige d'ordinaire les affaires de la Chambre, je suis enclin à croire que, s'il avait suivi ses propres inspirations à cet égard, il se serait abstenu de livrer au grand jour de la publicité un document qui n'était pas sa propriété et dont il n'avait pas le droit de s'emparer.

M. HAGGART : D'après la règle en vigueur au parlement britannique, c'est le contenu même d'un document qui justifie de sa nature confidentielle. S'il s'agit d'un document qu'il importe de livrer à la publicité, dans l'intérêt public, le fait de porter la mention " confidentielle " ou d'avoir été lu en séance du conseil privé, ne crée pas un obstacle à sa publication.

Un DEPUTE : Je nie la chose.

M. HAGGART : Je l'affirme, telle est la règle observée au parlement anglais. Les ministres d'Etat en Angleterre ont appliqué cette règle ; ils ont fait observer au parlement que la mention " privée et confidentielle " lorsqu'il s'agit d'une question d'intérêt public, ne constitue pas un titre au secret, et qu'il appartient aux ministres eux-mêmes de décider si ce document doit être livré à la publicité. Le ministre des Finances affirme que le document en question a été volé et que le chef de l'opposition se trouve dans la situation d'un receleur

d'articles dérobés et qu'il est coupable au même degré que le voleur. A-t-on jamais entendu formuler proposition aussi monstrueuse et aussi insensée ? J'en appelle ici au jugement de tout homme de loi, de tout homme doué de sens commun dans cette Chambre. Ne lui eût-il pas été facile de se procurer ce document de cent autres façons ? N'aurait-il pas pu l'obtenir de l'ex-ministre des chemins de fer lui-même ?

Quelques DEPUTES : Non.

M. HAGGART : Avant de lancer pareille accusation contre un député, et avant d'affirmer qu'il est receleur d'effets volés, il faut d'abord prouver qu'il y a eu vol. Personne, sauf le ministre des Finances, n'a porté pareille accusation. Le chef de l'opposition aurait pu se procurer ce document de cent autres façons ; et du moment qu'il le détient entre ses mains, il est juge de ce qui intéresse son propre honneur et c'est à lui qu'il appartient de dire s'il importe, oui ou non, de faire disparaître le sceau du secret. L'intérêt public demandait la publication de ce document. Mais, s'écrie le premier ministre, l'argument *ad hominem* n'est pas de mise ici. Ces messieurs de la droite affectent de nous sermonner sur l'observation des convenances. Il faut savoir gré à ces hautes autorités en matière d'honneur de bien vouloir appeler notre attention sur ces choses. Rappelons-leur, toutefois, quelques-unes de leurs propres peccadilles. Que pensent-ils des documents confidentiels que le directeur général des Postes a publiés dans son rapport ? Le premier ministre allègue comme excuse que la Chambre a ordonné le dépôt de ces documents et que le directeur général des Postes n'avait pas à user de sa discrétion à cet égard. Si blamable que soit cette action du ministre des Postes, et si contraire qu'elle soit aux notions les plus élémentaires de l'honneur, le premier ministre n'a pas hésité à l'innocenter. En réalité, on a publié ces documents, sans que la Chambre fût saisie d'une motion demandant leur dépôt. Ecoutons le directeur général des Postes lui-même. Voici ce qu'il déclare dans son rapport :

Il convient de faire connaître les faits qui ont provoqué la publication de ce rapport supplémentaire.

Voilà ce qu'il déclare, de sa propre autorité :

Peu de temps après mon entrée en charge, à titre de directeur général des Postes, certains individus qui avaient soumissionné les services postaux, mais auxquels on n'avait point adjugé les entreprises, m'informèrent qu'on avait écarté leurs soumissions, bien qu'elles fussent les moins élevées et que les entreprises avaient été adjugées à des soumissionnaires dont les prix étaient plus élevés, et en conséquence, j'ordonnai aux fonctionnaires du ministère de déposer et d'inscrire dans un registre toutes les soumissions ainsi mises au rancart. Les fonctionnaires se conformaient à ces instructions, et il fut alors constaté qu'on n'avait tenu aucun compte de soumissions se rattachant à 330 services, à l'époque de l'adjudication des entreprises, et que sur ce nombr plus de 100 comportaient des prix inférieurs à ceux des soumissions acceptées.

Le directeur général des Postes poursuit sur le même ton, et il ajoute, en finissant, pour l'édification du parlement :

J'ai l'honneur de soumettre, à titre de supplément du rapport ministériel pour l'exercice fiscal 1895-96, les déclarations précédentes et ainsi que certaine correspondance se rattachant aux diverses entreprises en question.

Voilà les raisons qui ont engagé le directeur général des Postes à déposer sur le bureau de la Chambre des lettres portant la mention " confidentielle," portant le sceau du secret, et qui m'avaient été adressées à moi-même, à titre de ministre des Chemins de fer, ainsi qu'à sir Adolphe Caron. J'ignorais qu'on eût laissé une seule de ces lettres dans les archives du ministère. J'avais donné ordre de détacher de la liasse tout document ou lettre de nature " confidentielle " et de les remplacer par une fiche. Dans une de ses lettres, M. Ingram dit qu'il recommande la nomination d'un directeur de la poste à une certaine charge, ajoutant que c'est un excellent conservateur et un de ses plus dévoués partisans. On a livré à la publicité des lettres dans le même sens venant du colonel Tisdale et autres. On a même fouillé dans la liasse des documents privés du sous-ministre et dans le but de livrer à la publicité des lettres confidentielles adressées au ministre par différents députés. Bien plus, au cours du débat qui s'est livré autour de cette question, le premier ministre, qui sermonne aujourd'hui le chef de l'opposition sur les convenances, n'a pas craint d'innocenter le directeur général des Postes ; et le ministre des Finances qui a fait la leçon au chef de l'opposition, on sait ce qu'il a fait lui. J'avais transmis au conseil des ministres un mémoire de nature confidentielle, tracé pour l'édification de mes collègues, et basé sur toutes les demandes en obtention de subventions affectées à différents chemins de fer. Eh bien, on s'est servi publiquement de ce document dans cette enceinte parlementaire, et on a ajouté que j'avais soumis à mes collègues une certaine estimation se rattachant aux besoins financiers, dépassant de beaucoup celle soumise par le ministre des Chemins de fer lui-même. Non seulement ces messieurs se sont-ils servi d'un mémoire confidentiel destiné au conseil des ministres, mais ils ont justifié la chose, et ils ont tronqué ce document. Le principe admis, c'est que si on met la main sur un document se rattachant à des questions d'intérêt public, on peut le livrer à la publicité sans blesser les convenances, et c'est au détenteur de ce document qu'il appartient de juger s'il doit, oui ou non, le livrer à la publicité. C'est un principe bien connu et qui a été appliqué mainte et mainte fois en Angleterre par les ministres d'Etat. C'est sur celui qui communique ce document à la Chambre que

rejaillit la responsabilité de la chose, sans que pour cela on puisse, à bon droit, lui appliquer l'épithète de voleur ou de recéleur d'articles dérobés.

M. INGRAM : M. le Président, je me serais abstenu de prendre part au débat, n'étais-je en bon lieu de me plaindre d'un manque de courtoisie de la part du chef du cabinet qui, je dois l'avouer, n'est guère coutumier du fait. Il a appuyé son argumentation sur de fausses prémisses, en affirmant que si la correspondance en question a été soumise à la Chambre, c'est que celle-ci a adopté une résolution ordonnant le dépôt de ces documents. Voilà bon nombre d'années que je fais partie de la députation et je mets au défi le premier ministre ou ses partisans de me signaler un seul document contenant une correspondance de nature confidentielle qui ait été livré à la publicité, soit par le gouvernement conservateur auquel j'ai toujours prêté mon appui au cours de ma carrière parlementaire, soit par le gouvernement actuel. Il formule un argument, sans se demander si les prémises sur lesquelles repose son argumentation sont, oui ou non, légitimes. Qu'un de ces partisans commette pareille bévue, passe encore : mais, il faut que le premier ministre soit vraiment acculé au pied du mur, pour invoquer, à l'appui de sa thèse, des arguments reposant sur de fausses prémisses. En est-il donc rendu à cette extrémité? Tout nous porte à le croire. Sans doute, je ne fais pas profession de principes de morale aussi transcendante que ceux affichés par le premier ministre ; mais, au moins, je pratique ce que j'enseigne. Je ne pose pas au saint. Je ne m'érige pas en modèle de toutes les vertus, comme certains députés de la droite ; non, mais quelles que soient nos faiblesses—et Dieu sait que je ne cherche pas à les pallier—je dirai volontiers à ces messieurs, si cela peut leur faire plaisir, que mon idéal, en matière de conversation privée ou de correspondance confidentielle, c'est qu'il faut la tenir pour chose sacrée, et qu'on ne saurait la divulguer d'aucune façon. Dans la mesure où mon nom se trouve mêlé à la correspondance figurant au document déposé sur le bureau, peu m'importe que tout le pays soit mis au courant du contenu de ces lettres.

Je n'ai pas à rougir de la substance des lettres qui figurent dans ce document. Ce que je trouve répréhensible, c'est de soumettre à la Chambre une correspondance de nature confidentielle. Le premier ministre, pour justifier son attitude, affirme que c'est l'usage au ministère des Postes de faire le triage des liasses, et s'il se rencontre une lettre de nature confidentielle, on la soumet à la Chambre. Je nie la chose. Depuis que je fais partie de la députation, jamais cette règle n'a été observée ici, à moins que la Chambre n'ait ordonné le dépôt de pareil document, à la demande d'un député de la gauche. Quand un député de la droite a cru pouvoir remporter un avantage sur un député de la gauche, il n'a jamais hésité à le faire, pour se créer de la popularité. Je nie que sous le régime conservateur, on ait jamais soumis à la Chambre une seule lettre de nature confidentielle adressée au gouvernement par un député conservateur. Le gouvernement s'est toujours réservé le droit de décider s'il importait, oui ou non, de faire le dépôt de pareil document. Je désire revenir sur le débat qui a surgi l'autre jour, alors que le ministre des Finances est sorti [illegible] gonds et a fait une colère bleue, parce que le chef de l'opposition avait soumis à la Chambre le mémoire en question. N'eussè-je pensé que l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Haggart) dût prendre la parole, dans cette circonstance, j'aurais signalé l'incident auquel il a fait allusion aujourd'hui. Le ministre des Finances lui-même s'est rendu coupable d'une offense plus grave que celle qu'il impute au chef de l'opposition. Au cours de ma longue carrière parlementaire, j'ai appris une chose : c'est que, lorsque ces messieurs de la droite tonnent contre la corruption et prêchent bien fort la morale, il faut les tenir en suspicion.

M. CLANCY : Il est assez comique d'entendre ces messieurs de la droite sermonner la Chambre sur les règles de la moralité politique. Il est facile de rencontrer le premier ministre sur son propre terrain. Il cherche à justifier la publication de la correspondance par le directeur général des Postes, en invoquant la raison d'intérêt public. Il ajoute, cependant, qu'il existe une résolution approuvée par la Chambre, demandant le dépôt de cette correspondance. Je le demande au premier ministre et à ses partisans: s'il est justifiable au point de vue de l'intérêt public, de soumettre à la Chambre des lettres de nature confidentielle se rattachant à des questions de nature fort indifférente, que dire de l'attitude prise par les ministres, en tenant ce mémoire secret ? Pourquoi ne l'a-t-on pas déposé sur le bureau ? Et en pareilles circonstances, si ce document tombe entre les mains de quelque député, pourquoi ne l'utiliserait-il pas dans l'intérêt public ? Le premier ministre ne saurait se tirer du dilemme où il s'est placé. Ces messieurs affectent de parler de vertu et de l'inviolabilité de certains documents; mais aussi bien faut-il ajouter que ces documents ne sont sacrés à leurs propres yeux que dans la mesure où ils sont intéressés à ne pas les divulguer. Les contribuables de ce pays ont droit de connaître tous les documents d'intérêt public. Le premier ministre s'est autorisé d'une lettre adressée à M. MacAvity par M. Blair au sujet de sa démission. Il ressort de cette lettre, dans tout son ensemble, que M. Blair est hostile à la construction immédiate d'un réseau transcontinental, mais il n'en faut pas inférer qu'il est hostile au projet soumis par le chef de l'opposition. Cette lettre prouve tout simplement que M. Blair n'était pas d'humeur à donner son appui à l'entre-

prise d'un réseau transcontinental à cette époque; mais cela n'intéresse nullement le projet en discussion ni la question de savoir lequel de ces deux projets l'emporte.

Sir WILFRID LAURIER : Je dois déclarer à la Chambre que j'ai consulté le document parlementaire cité par le chef de l'opposition, document auquel l'on a emprunté certaines lettres de nature privée déposées sur le bureau. J'ai affirmé que le dépôt de ce document s'était effectué en réponse à une motion présentée à la Chambre, mais en cela j'ai fait erreur. Le dépôt de ces lettres ne s'est pas fait à la demande de la Chambre, mais c'est le directeur général des Postes qui les a déposées sur le bureau, de son propre mouvement.

M. SAMUEL HUGHES : Non pas sur motion proposée dans cette Chambre.

Sir WILFRID LAURIER : Non, je viens précisément de le déclarer. Venons-en maintenant au point qui a provoqué ce débat; la prétention du chef de l'opposition affirmant qu'en soumettant à la Chambre un document de nature confidentielle adressé par un ministre ou un membre du cabinet à ses collègues, il a pris une attitude parfaitement justifiable. Voici ce que dit à ce sujet une autorité incontestable : Todd, dans son ouvrage intitulé " Parliamentary Government in England," Vol. 2 page 240. Je cite :

Les délibérations du cabinet sur toutes les questions qui appellent son attention sont de nature strictement privée et confidentielle ; on les tient secrets même vis-à-vis les autres membres du gouvernement qui ne siègent pas au sein du cabinet et, par conséquent, ne sont pas directement responsables de la direction des affaires de l'Etat. La première fois qu'ils siègent au Conseil privé, les ministres sont invariablement tenus de s'engager, sous la foi du serment, à garder le secret. Désormais, il ne leur est plus loisible de divulguer les conversations tenues au cours des délibérations du Conseil, ou de divulguer à d'autres les communications confidentielles qu'ils peuvent avoir eues, soit avec le souverain, soit avec un collègue en exercice—sans en avoir obtenu la permission expresse de la Couronne. Ceci s'applique également à ceux qui ont cessé de faire partie de l'administration, et aux membres d'un cabinet existant.

Voilà qui est parfaitement clair. L'auteur établit, comme règle, que nulle communication de ce genre ne saurait être révélée, sauf du consentement préalable du souverain ; et dans une note sur cette même question, Todd ajoute :

Voilà les observations formulées au sein du parlement au sujet d'une lettre adressée par le lord-lieutenant de l'Irlande (le marquis d'Anglesey) au premier ministre (le comte Grey), indiquant, pour l'édification du cabinet, les vues de Sa Seigneurie au sujet de l'Irande, lettre communiquée à la Chambre des communes par M. Home et autres députés. La publication non autorisée de cette lettre a été stigmatisée, au cours du débat, comme " un abus de confiance des plus impardonnables et des plus scandaleux."

La chose ne saurait faire doute, tout ce qui intervient entre les membres d'un cabinet, au cours de l'administration des affaires de l'Etat, est de nature privilégiée et sacrée, couvert par le secret promis sous la foi du serment, serment dont on ne peut être délié qu'avec la sanction du représentant du souverain lui-même.

M. R. L. BORDEN : N'eût-il pas été facile d'obtenir du représentant du souverain l'autorisation de faire le dépôt de ce mémoire et de l'annexer à la correspondance ? L'autorisation accordée relativement à la correspondance déposée par M. Blair aurait été étendue à ce mémoire. Le premier ministre, qui se montre si chatouilleux à cet égard, n'a pas allégué la moindre raison pour justifier la publication de la correspondance privée du directeur général des Postes sous l'ancien régime conservateur, correspondance dont le dépôt a été ordonné par son successeur dans le cabinet. Puisqu'il s'agit d'une question de morale, voyons ce que pense le premier ministre à cet égard. La raison qu'il avait alléguée pour justifier le dépôt de cette correspondance, c'est que la Chambre l'a ordonnée. Cet argument n'aurait pas eu un grand poids aux yeux du premier ministre pour justifier la publication de cette correspondance, s'il se fût agi de lettres venant de ses propres partisans, mais du moment qu'il s'agit de correspondance dont les auteurs sont des députés de la gauche, la chose devient parfaitement justifiable à ses propres yeux. Voilà que le premier ministre constate maintenant que c'est le directeur général des Postes qui, de son propre mouvement, a soumis à la Chambre cette correspondance de nature confidentielle. Par conséquent, la seule raison qu'il nous ait alléguée pour innocenter son propre collègue et se disculper lui-même—car il est responsable au même titre que son collègue—cet argument, dis-je, n'existe plus. S'il faut discuter cette question au point de vue du code de la morale, et s'il faut la débattre assez à fond pour pouvoir orienter notre conduite à l'avenir, que le premier ministre nous donne quelques raisons valables, en justification de l'attitude tout-à-fait insolite prise par le gouvernement en 1897. Qu'il nous donne son avis au sujet de l'initiative prise par le directeur général des Postes et sur sa propre attitude à cette époque, alors que son collègue soumit à la Chambre cette correspondance de nature confidentielle.

M. SPROULE : Le premier ministre semble croire qu'i existe un double code de morale, dont un à l'usage du parti ministériel et l'autre à l'usage de la gauche. Ce code, cependant, devrait s'appliquer également aux deux partis. Livrer à la publicité une correspondance de nature confidentielle est tout aussi répréhensible chez les uns que chez les autres. Une forte partie de la correspondance du directeur général des Postes, sous l'ancien gouvernement, qui a été déposée sur le bureau de la Chambre et livrée à la publicité, était de nature confidentielle. En

maintes circonstances, cette question est venue sur le tapis, sans que le premier ministre ait jamais condamné la publication de cette correspondance ; mais lorsqu'il s'agit de citer un document confidentiel aux yeux du premier ministre, abstraction faite de la question de savoir comment il est tombé entre les mains du député qui l'a utilisé ici, on crie au voleur. Le ministre des Finances a stigmatisé ce député comme un recéleur d'objets volés. Voilà ce qu'affirme le ministre des Finances, mais il ne se soucie guère, sans doute, qu'on exhume les faits passés et qu'on applique la même règle au cabinet dont il fait partie et à ses collègues.

Je ne sais s'il a souvenance d'un fait remontant à un certain nombre d'années, alors qu'on enleva du pupître de M. Abbott sa correspondance privée que M. Huntington, un des amis du premier ministre, utilisa dans cette Chambre. Alors, le premier ministre n'a pas cru devoir donner cours à son indignation. De quel code d'honneur s'inspirait-il donc à cette époque, de concert avec ses amis, puisqu'il n'a pas osé condamner la publication d'une correspondance volée, soustraite du pupître d'un député ? Il s'est renfermé dans le mutisme le plus absolu, à cette époque. Il n'a pas prononcée un mot de blâme à l'adresse des auteurs du vol ; mais aujourd'hui qu'il recueille le fruit des enseignements de son parti, il est assailli de scrupules de conscience, et il se fait moraliseur.

J'ai un mot à dire au directeur général des Postes. L'autre jour, je me suis rendu à son bureau, pour obtenir certains renseignements. Je tenais à savoir la nature de la recommendation faite par l'inspecteur, au sujet d'une demande formulée relativement à la modification du service postal dans un certain bureau. Le fonctionnaire chargé de la garde de ce rapport me déclara qu'il ne saurait me le communiquer, puisque, d'après ces instructions, il s'agissait d'un document de nature confidentielle. Ce document ne portait pas la mention " confidentiel ". En outre, il se rattachait à une question intéressant le service public et, à coup sûr, on aurait dû le placer à la disposition d'un représentant du peuple. Aux yeux du ministre des Postes, il n'y a plus rien de confidentiel dans les archives de son ministère, quand il veut communiquer des documents au public, pour rendre service à son parti.

Ces messieurs de la droite appliquent un double code d'honneur, selon qu'il s'agit de la droite ou de la gauche. Il faudrait s'entendre sur l'interprétation qu'il importe de donner aux mots " privé et confidentiel ". Est-ce donc à dire qu'un représentant du peuple qui demande aux fonctionnaires d'un ministère certains renseignements au sujet des recommandations faites relativement au service d'un certain bureau de poste, ne saurait obtenir ces renseignements, tandis que le ministre des Postes viendra ensuite

communiquer ces informations à la Chambre, lorsque l'intérêt politique lui commande de le faire ? Les députés de la droite semblent avoir des notions bien élémentaires sur ce qu'il convient de considérer comme confidentiel et sur ce qu'il faut livrer à la publicité. Quand l'intérêt du parti leur commande de ne pas livrer un document à la publicité, ils le déclarent confidentiel ; tandis qu'ils communiqueront au public un document de même nature, si leur intérêt l'exige. Le même code d'honneur devrait s'appliquer aux deux partis indistinctement et tous devraient en observer les règles.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

Le comité reprend ses travaux à huit heures.

Avant l'adoption de cette résolution, je tiens à faire quelques observations sur la question autour de laquelle roulait le débat, au moment où le comité a suspendu sa séance. L'autre jour, le ministre des Finances a prétendu que le chef de l'opposition se trouve, dans la même posture qu'un recéleur d'objets volés, relativement à ce mémoire soumis par M. Blair à ses collègues, alors qu'il faisait partie du cabinet. A mon avis, c'est un principe élémentaire qu'avant de recevoir des articles volés, faut-il au moins qu'il y ait eu vol. C'est ce dont le ministre aurait dû s'assurer avant de faire pareille affirmation. Il est probable qu'en faisant imprimer ce mémoire, M. Blair a dû en faire tirer plusieurs exemplaires destinés à être distribués à ses collègues. Je ne saurais dire, pour le moment, combien il y a de ministres dans le cabinet ; il y en a bien dix-sept ou dix-huit, sans doute.

Un DEPUTE : Treize.

M. FOWLER : On prétend qu'il y en a treize. C'est un chiffre fatal.

Je crois que le premier ministre ferait bien de mettre en ligne ses collègues du cabinet, afin de connaître celui d'entre eux qui a perdu sa copie de ce mémoire. J'espère qu'il saura profiter de ce conseil. Ce mémoire fut imprimé et on le publia. C'est donc un document public qu'on aurait dû soumettre à la Chambre avec les autres pièces se rapportant à cette question. Dans ce cas, le ministre des Finances devrait retirer ce qu'il a dit et attendre, avant de faire des remarques semblables, qu'il puisse démontrer au comité qu'on a volé à un membre du ministère une copie de cet écrit.

Le très honorable chef de la droite nous a dit que M. Blair n'approuvait pas l'attitude prise par le leader de l'opposition sur cette question des moyens de transport. Afin de prouver cette assertion, il a lu une lettre que l'ex-ministre a adressée à ses électeurs, lors de sa démission comme membre du cabinet. Cependant, si l'on étudie tant soit peu cet

écrit, on se rappellera que M. Blair ne l'a rendu public qu'après avoir été nommé par ce gouvernement à une position qu'il lui permit de retirer $10,000 de traitement annuel. Cela ressemble beaucoup à ces annonces de remèdes brevetés où l'on voit, comme exemples, deux figures portant en légende l'une : " Avant le traitement " et l'autre : " Après le traitement." L'ex-ministre a rédigé son mémoire avant d'obtenir cette position de $10,000 ; mais sa lettre n'a été écrite qu'après sa nomination.

L'honorable M. FITZPATRICK : Sa photographie——

M. FOWLER : Oui, on devrait la publier en double ; on verrait, sur une face, l'attitude qu'il avait en écrivant son mémoire et sur l'autre, la physionomie qu'il s'est faite pour préparer sa lettre à ses électeurs. Même dans celle-ci, cependant, il ne condamne pas l'attitude qu'il a prise d'abord. Il ne pouvait agir autrement sans passer pour insensé à ses propres yeux. Aujourd'hui, le gouvernement est tout ému, tout chagrin de la publication de ce mémoire, œuvre de cet expert dont il a porté jusqu'aux nues les connaissances des matières se rapportant aux chemins de fer ; les ministres sont penauds parce que leur ex-collègue approuve, avec raisons à l'appui, l'attitude du chef de l'opposition sur cette question des moyens de transport. Dans cette lettre, M. Blair ne dit pas qu'il a modifié sa première opinion sur cette matière. A mon avis, le premier ministre devrait faire une enquête pour savoir qui de ses collègues a perdu la copie de ce mémoire.

M. R. L. BORDEN : J'avouerai à mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) que je désire sincèrement être renseigné par lui sur cette question. Il a plus d'expérience de la vie politique que je n'en ai——

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. R. L. BORDEN : Je parle très sincèrement. Je suis tout prêt à laisser débattre cette question, et je désire connaître l'opinion de l'honorable chef de la droite. S'il y a quelque chose de répréhensible dans l'attitude que j'ai prise sur ce sujet, je suis tout disposé à étudier ce point ; mais jusqu'à présent, je n'ai trouvé dans toute l'argumentation de mon très honorable ami rien qui fût de nature à me convaincre que je me suis trompé. J'espère que si, soit dans ma vie privée, soit dans ma vie politique, je commets quelque erreur, j'aurai le courage de le reconnaître et de m'efforcer de faire de mon mieux à l'avenir. J'ai lu la citation remise à mon honorable ami, le ministre de la Justice, il y a un instaant, et que le très honorable premier ministre a lue à la Chambre, une citation extraite de l'ouvrage de Todd sur la pratique parlementaire. J'ai constaté par le contexte et par les exemples cités, que cette iniquité dont il est question consiste surtout dans la lecture d'une lettre confidentielle. Il est vrai que l'autre point se trouve mentionné. Il est établi qu'il faut soumettre toutes ces matières au conseil. Je ne veux pas amoindrir la partie de cette citation, mais le fait de publier une lettre confidentielle se trouve mentionné comme étant d'une grande inconvenance. J'ai fait allusion à une trentaine de lettres d'une nature confidentielle ; quelques-unes étaient écrites par un ministre à l'un de ses collègues du cabinet. Le Dr Montague était membre du ministère, si je ne me trompe, lorsqu'il écrivit à sir Adolphe Caron les lettres dont on a parlé ; c'est aussi le cas de l'honorable M. Tisdale. Plusieurs de ces lettres étaient adressées à des membres du cabinet ; toutes portaient l'indication " privée " et " confidentielle ". On s'est permis—chose extraordinaire, en vérité—on s'est permis de publier, huit ans après la mort de l'honorable Thomas White, une lettre d'une nature confidentielle que ce gentleman avait écrite au sujet d une affaire concernant non l'intérêt public, mais la distribution des faveurs de parti. Cependant, on a rendu publique cette lettre. J'aurais cru que l'animosité politique devait s'arrêter au tombeau, qu'on ne devait pas, huit ans après la mort de l'honorable Thomas White, publier une lettre signée par lui et trouvée dans les liasses des documents d'un ministère quelconque, alors même que tous les écrits de nature semblable étaient rendus publics. Cette publicité pouvait jeter du mépris sur la mémoire du disparu et, par ricochet, sur le parti conservateur. Je crois que mon très honorable ami tenait feu M. White pour un adversaire intègre et loyal; en aurait-il été autrement, on était en droit de s'attendre à ne pas voir publier, huit ans après sa mort, ses lettres de nature confidentielle.

Je voudrai demander à l'honorable leader du gouvernement qu'elle est son opinion, maintenant qu'il a eu le temps de réfléchir, sur la publication des lettres dont je viens de parler. Je lui pose cette question en toute sincérité, parce que, si je suis pour recevoir ses leçons sur la conduite qu'il faut tenir dans la vie publique, j'ai certainement le droit de savoir, au moins, son opinion sur le point que j'ai soulevé. Je crois avoir le droit de parler ainsi, dans cette circonstance, et mon honorable ami reconnaîtra que j'use d'un privilège qui m'est acquis.

Sir WILFRID LAURIER : Quand on a soulevé cette question, cet après-midi, alors qu'on a appelé mon attention sur la publication de ces documents, j'ai parlé sous l'impression que ces lettres faisaient partie d'un rapport déposé sur le bureau de la Chambre, à la suite d'une motion. En cela je me trompais. Ces documents ont été produits au nom de mon honorable ami, le directeur général des Postes, qui se trouvait dans le temps absent de la Chambre. Je n'aurais osé exprimer une opinion sur sa manière d'agir, ni me permettre de la critiquer durant son absence. Je vais poser la question sous

une autre forme. Mon honorable ami, le leader de l'opposition, a trouvé à redire au procédé du directeur général des Postes et il croit qu'on n'aurait pas dû produire ces lettres parce qu'elles avaient été écrites sous le sceau du secret. Il s'indigne surtout de ce que parmi ces documents se trouvent des lettres de l'honorable Thomas White. Je partage l'opinion de mon honorable ami à l'endroit de M. White. Ce dernier fut un homme honorable, et je n'ai rien à reprendre dans sa conduite, loin de là. Je ne puis dire que du bien de lui et je vénère sa mémoire, en tant que mes relations avec lui se trouvent concernées. Mais si l'honorable chef de la gauche blâme la conduite du directeur général des Postes, parce qu'il a déposé sur le bureau de la Chambre ces lettres marquées "privées" et "confidentielles," il ne doit pas invoquer cela comme un précédent pour défendre sa propre manière d'agir. Il reconnaîtra avec moi qu'il n'a aucune excuse pour suivre un mauvais exemple. Si j'ai bien compris, il a prétendu que, en déposant ces lettres, le directeur général des Postes avait commis une erreur, outrepassé son devoir et, ce qui est pis encore, commis un crime de lèse-propriété. Si telle est l'opinion de mon honorable ami, il ne peut assurément trouver une raison pour excuser la conduite qu'il a tenue dans la circonstance actuelle. Je crois, en outre, qu'il saisira la différence qui existe entre une lettre d'une nature confidentielle et une communication au conseil : celle-ci n'est pas seulement confidentielle, mais elle est faite sous la foi du serment. Je n'entends pas prolonger cette discussion, mais je crois qu'après avoir réfléchi, mon honorable ami avouera que si le directeur général des Postes a commis une erreur ou a eu raison d'agir comme il l'a fait, cela n'excuse pas l'honorable leader de l'opposition de garder l'attitude qu'il a prise sur ce point.

M. R. L. BORDEN : Je crains bien de ne pas recevoir beaucoup d'aide de mon très honorable ami quant au principe général de morale qu'il faut établir dans le cas qui nous occupe. Je lui ai demandé d'exposer ses vues. Je ne me suis nullement attaqué au directeur général des Postes ; j'ai signalé simplement le fait que trente lettres d'une nature confidentielle, dont l'une a été écrite par un homme décédé, il y a huit ans, ont été publiées du consentement de mon très honorable ami, et que ce dernier devait, tout autant que le directeur général des Postes, porter la responsabilité de cette publication qu'il a excusée dans la suite. Je voulais connaître son opinion sur la question générale de morale que soulève ce procédé, car il me semble que c'est pousser les choses à l'extrême, pour des fins de propagande politique, de publier une lettre confidentielle, écrite par un homme que mon très honorable ami proclame avoir été un adversaire loyal et intègre et qui repose dans sa tombe depuis huit ans.

Sir WILFRID LAURIER.

Cette publicité a pour seul but de discréditer la mémoire de M. White et, par ricochet, le parti conservateur. Mais je vais laisser se clore ici cet incident que nous avons discuté assez longuement, mais qui nous a valu des deux côtés de la Chambre des renseignements précieux.

Mon honorable ami n'a pas ménagé ses expressions au cours de cette session. Je puis lui rappeler que, dès le commencement, il a qualifié le parti conservateur de vieille barque battue par les flots, désemparée et coulant bas à la face du pays et même au nez des conservateurs de sa province. Je serais plutôt porté à croire que cette allusion est déplacée, mais comme elle vient du premier ministre, je dois la trouver exquise et digne. Quoi qu'il en soit, l'honorable chef du gouvernement n'aurait pas dû, à mon avis, donner cet exemple à la Chambre, car nous sommes quelquefois entraînés, dans des moments d'irritation, à employer un langage qui n'est pas toujours parlementaire. Je ne crois pas que ce soit là un bon enseignement à donner aux membres de la Chambre car il faut avouer qu'il est très facile de faire des allusions semblables et de se servir d'un langage qui soulève des animosités. Les sentiments sont assez aigris, à l'heure qu'il est. Nous sommes prêts à la lutte, mais il n'est pas nécessaire d'employer des termes insultants, au cours de nos discussions.

Hier soir, mon honorable ami a fait une remarque qui, à mon avis, est de mauvais goût, lorsqu'en parlant de l'honorable représentant de Toronto-ouest (M. Osler), il a dit :

L'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler), est un de ces richards et de ces grands propriétaires dont Scott parle dans un paragraphe célèbre—

Je croyais qu'une allusion aux affaires particulières d'un membre quelconque de cette Chambre était tout-à-fait déplacée et pouvait être considérée comme offensante. Je ne suppose pas que mon très honorable ami ait l'intention de soulever des discussions de ce genre. Je ne le crois pas. Mais s'il en était autrement, s'il se permet de faire des remarques sur les affaires particulières d'un membre de la gauche, qu'il ne se plaigne pas si nous lui remettons la monnaie de sa pièce. J'espère, toutefois, que pareil incident ne se renouvellera pas. A mon avis, rien de ce qui s'est dit ou passé au cours de la dernière session, et depuis le commencement de la présente session, ne peut excuser ces remarques à l'endroit de l'honorable représentant de Toronto-ouest. Tout irait mieux ici, si nous évitions des discussions de ce genre. Il faut qu'il soit bien compris, pourtant, que si des allusions semblables sont faites par le premier ministre, par celui que nous considérons tous comme un exemple de dignité et de courtoisie dans les débats, on ne devra pas s'étonner ni se plaindre si les membres de la gauche suivent la même ligne de conduite. Je fais ces observations dans les meilleurs sentiments possibles envers mon hono-

honorable ami. J'espère qu'il n'aura plus l'occasion de se servir d'un pareil langage à l'avenir, et que nous pourrons d'ici à la fin de la session maintenir la discussion dans les limites de cet esprit de concorde et d'harmonie qui a caractérisé le parlement canadien au cours des trois dernières années.

Sir WILFRID LAURIER : J'ai certainement l'intention, quant à la part qui m'est assignée dans l'expédition de la besogne de la Chambre, de conserver la dignité qui est due à cette dernière. Je ne suis pas infaillible, loin de là. Il peut m'arriver de commettre des erreurs sur ce point.

Si le fait se présente, je ne demande ni à mon honorable ami (M. Borden), ni à aucun autre député de m'épargner. Je suis prêt à recevoir les coups que j'aurais mérités; tout ce que je puis dire, c'est que je m'efforcerai de les rendre. Si je provoque la correction, mon honorable ami ne me trouvera pas à trembler lorsqu'il faudra la subir. Je dois dire, cependant, qu'à mon avis, les remarques que mon honorable ami a voulu faire sur mon compte n'ont pas leur raison d'être. Il a fait allusion à ce que j'ai dit lorsque j'ai discuté l'adresse en réponse au discours du trône. J'ai comparé alors le parti conservateur à une vieille barque désemparée. Il ne devrait pas me demander d'excuses à ce sujet, car il s'agissait d'une simple métaphore qui ne s'appliquait à personne en particulier. Il n'y avait là rien qui pût froisser quelqu'un.

M. R. L. BORDEN : Oui, dans la dernière partie.

Sir WILFRID LAURIER : C'était une simple métaphore et on peut se permettre ces figures de rhétoriques avec une certaine latitude.

Quant à l'allusion que j'ai faite hier, à l'égard de l'honorable député de Toronto-ouest, je puis déclarer que je n'avais aucunement l'intention de l'offenser. Je lui ai appliqué une expression dont s'est servi sir Walter Scott dans une lettre fameuse que les journaux ont publiée, il y a quelques mois. Sir Walter Scott était devenu directeur d'un compagnie d'assurance, et il écrivait qu'il s'était trouvé dans la société de richards et de grands propriétaires. J'ai appliqué ces épithètes à l'honorable représentant de Toronto-ouest; je ne songeais nullement à dire quelque chose d'offensant à son égard ou à l'endroit de tout autre membre de la Chambre. Si l'honorable député de Toronto-ouest a la bonne fortune d'être riche, cela n'est ni un crime ni une faute. Si j'avais quelque sentiment secret sous ce rapport, ce serait plutôt de l'envie que j'éprouverais. Je puis me tromper dans des questions semblables, et dans beaucoup d'autres, mais si ce malheur m'arrive, mon honorable ami (M. Borden) me trouvera prêt à en subir les conséquences.

M. BENNETT : Quand on a discuté cette question de chemin de fer à travers le continent, l'an dernier, j'ai fait certaines remarques sur la motion principale. Je n'ai pas cru devoir prendre part à la discussion, cette année, vu le grand nombre de membres de la gauche qui désiraient discuter cette question. Cet après-midi, j'ai attendu, espérant voir à son siège l'honorable ministre des Douanes (M. Paterson); je désirais lui demander un petit renseignement. Le premier ministre et les autres membres du cabinet qui sont présents pourront, peut-être, vu qu'ils ont étudié avec tant de soin cette matière importante, me donner l'information dont j'ai besoin.

Depuis la dernière session, deux élections partielles ont eu lieu dans Ontario. J'ai eu le plaisir de faire la lutte dans les deux comtés intéressés, et je puis dire au gouvernement qu'aucune question n'a été plus discutée, n'a soulevé plus d'intérêt parmi la population, que ce projet du Grand-Tronc-Pacifique. Les membres de la droite peuvent constater par la réponse des électeurs, que le peuple n'est pas en faveur de la proposition qui est maintenant soumise à la Chambre. L'an dernier et au cours de la discussion qui vient de finir, on a crié bien fort que ce chemin de fer sera une grande entreprise nationale. Le premier ministre s'est longuement appesanti sur ce point, à la dernière session; il a continué cette tactique cette année, et son exemple a été suivi par ses partisans. Cependant, maintenant que l'heure est arrivée d'étudier et de scruter ce contrat, ni le ministre de la Justice (M. Fitzpatrick) qui a dû être chargé de la préparation de ce projet de loi au point de vue légal, ni le premier ministre, ni aucun autre membre de la droite, ne peut nous montrer dans ce bill une seule disposition qui force la compagnie à transporter un seul boisseau de grain à un port canadien. Si le ministre de la Justice peut satisfaire ma curiosité sur ce point, je reprendrai mon siège, pour lui donner l'occasion de répondre à ma question. Mais il sait, ainsi que toute la droite, que ce projet de loi ne contient ni dans son titre ni dans sa teneur une disposition semblable.

C'est un fait reconnu que le Grand Tronc a pris ses mesures pour expédier le grain sur North-Bay et Portland. Quiconque est au courant des faits et gestes de cette compagnie, sait qu'à North-Bay le Grand Tronc fait de grands préparatifs en vue du commerce qu'il a l'intention de détourner du Grand-Tronc-Pacifique au profit de sa voie principale. Chaque boisseau de blé que le Grand-Tronc-Pacifique transportera en hiver, devra se rendre à North-Bay, de là à Orillia, de ce dernier endroit, par la section de Midland, jusqu'à Montréal et de cette ville, par le pont Victoria, jusqu'à Portland. Quant au transport du trafic, en été, la Compagnie du Grand Tronc a, depuis deux ans, préparé et continue de préparer des plans pour dépenser des millions et des millions de dollars dans le but d'améliorer la section de Midland. Cela signifie simplement qu'elle a l'in-

tention—nos adversaires ont dû admettre ce fait—de transporter tout son grain de la tête des grands lacs à Midland et à d'autres points de la baie Georgienne, et de ces endroits à Portland ; c'est ce qu'elle a fait depuis quelques années. Il est absurde de parler du transport de ce grain à nos ports de mer. Quand ce projet de loi fut soumis au comité des Chemins de fer, on a posé la question suivante soit à sir Rivers-Wilson, soit à M. Hays : Avez-vous l'intention de prolonger votre chemin de fer jusqu'au delà de Québec ? La réponse ne se fit pas attendre : Non, parce que nous avons un excellent contrat avec l'Intercolonial relativement à cet échange de trafic à cet endroit. L'intention manifeste des directeurs du Grand Tronc, après avoir été saisis à la gorge par les citoyens de Québec qui possèdent la charte du Transcontinental et par les directeurs de la Compagnie du Pont de Québec, est de ne pas prolonger leur ligne au delà de cette ville.

Le Grand Tronc se propose actuellement de transporter tout ce grain viâ la baie Georgienne, Midland, Collingwood et autres ports—mais surtout Midland, parce que cette ville est mieux située, se trouvant plus près de Montréal et offrant d'autres avantages. L'embranchement de Midland servira surtout au transport du trafic. Le traité ne contient pas une seule clause obligeant la compagnie à expédier ce grain sur un port canadien et, grâce à la communauté d'intérêts entre le Grand-Tronc-Pacifique et le Grand Tronc, ce trafic prendra certainement la route de Portland, ainsi que cela se pratique aujourd'hui.

J'ai ici le rapport des arrivages au port de Buffalo, l'an dernier ; je constate que les cultivateurs et les négociants en grains du Nord-Ouest ont expédié de Fort-William à Buffalo 5,198,277 boisseaux de blé, et de Port-Arthur, 2,946,476 boisseaux. Je demanderais à un membre du cabinet de m'expliquer comment il se fait qu'on ait expédié de Fort-William 1,340,300 boisseaux de maïs ? Je regrette que le ministre des Douanes (M. Paterson) soit absent de la Chambre, car il n'est pas tout à fait juste de poser cette question aux autres membres du gouvernement. Mais mon honorable ami de Selkirk (M. McCreary) est à son siège et il sait qu'il n'y a pas d'exportation de maïs du Manitoba ou des Territoires du Nord-Ouest. Je suis certain qu'il admettra ce fait.

Il faut donc reconnaître qu'on a importé au Canada de quelque endroit de la côte américaine, environ 1,500,000 boisseaux de maïs qui ont passé par Fort-William. On m'a informé qu'on exportait des Etats-Unis à la Colombie Anglaise de grandes quantités de bois qu'on expédiait ensuite sur quelques points des Etats-Unis. Vu le fait que les Américains expédient leurs marchandises en transit par les chemins de fer canadiens jusqu'aux grands lacs et de là à Buffalo, n'est-il pas insensé de dire que le cultivateur de l'ouest canadien va payer un prix supplémentaire pour le transport de son grain à Halifax et Saint-Jean, simplement pour faire plaisir au gouvernement ou par patriotisme ?

L'honorable représentant d'Annapolis (M. Wade) a résumé toute la question en disant : La population des provinces maritimes veut faire comprendre au reste du pays que si cette entreprise présente des avantages, elle veut sa part de ces deniers. Tous ceux qui ont suivi les séances du comité des chemins de fer, l'an dernier, ont dû remarquer qu'il s'agissait pour les députés de la province de Québec, d'abord, et pour ceux des provinces maritimes ensuite, de forcer le gouvernement à faire adopter ce projet à tout prix par le Grand-Tronc-Pacifique. C'est là une épée à deux tranchants. La province d'Ontario doit payer la plus forte partie des taxes qu'entraînera l'exécution de cette entreprise ; si les provinces maritimes, par leurs représentants, nous disent qu'il faut forcer la main à Ontario et au reste du pays, alors, à mon avis, la population de cette province comprendra que des députés comme le représentant d'Annapolis (M. Wade) viennent ici, non pour défendre les intérêts du Canada tout entier, mais pour faire valoir les mesquins intérêts de leur province dans la distribution de vastes montants d'argent. Quant à moi, je suis convaincu que ce projet ne sera pas avantageux au pays tout entier. Je crois que, dans cette grande province d'Ontario, l'opinion publique sur cette question s'est manifestée lors des élections de Bruce et de Lambton. Je pense encore que le gouvernement n'a plus l'intention de remplir la promesse qu'il a faite aux provinces maritimes et de prolonger cette voie ferrée jusqu'au delà de North-Bay. Nous constatons ce fait en lisant la circulaire adressée aux actionnaires du Grand Tronc. Les directeurs de cette compagnie ont cru devoir faire distribuer cette lettre où ils déclarent que le gouvernement n'a jamais eu l'intention de construire cette prétendue section de Moncton. Cela démontre que les ministres se servent de ce projet pour des fins politiques. Ils auraient pu facilement faire démentir par M. Hays cette partie de la circulaire en question. Ils ne l'ont pas fait. Cela signifie encore que le gouvernement va se présenter devant certains particuliers de la province de Québec pour leur dire : Vous aviez obtenu une charte pour la construction du chemin de fer Transcanadien ; vous pouviez raisonnablement vous adresser aux ministres pour obtenir certaines subventions, mais le Grand-Tronc-Pacifique a relégué cette entreprise dans l'ombre, et la province aura une voie ferrée plus avantageuse. Les ministres, s'adressant, aux habitants des provinces maritimes, leur diront : Le gouvernement entend tenir parole à votre égard ; il est certain que le Grand-Tronc-Pacifique prendra à sa charge cette voie ferrée, lorsqu'elle sera terminée. Depuis sept ans, le

gouvernement spécule sur la crédulité du peuple, sans grand succès ; je suis chagrin de le dire, durant toute cette période, il a leurré notre population et, aujourd'hui, il ne rougit pas d'avoir manqué à ses promesses, à ses engagements solennels.

Je me rappelle la réponse du premier ministre à l'honorable M. Foster qui lui énumérait toutes les promesses dont le ministre avaient fait fi : Nous sommes au pouvoir et vous êtes dans l'opposition ; que voulez-vous ? A l'heure qu'il est, pourtant, le gouvernement redoute le verdict du peuple de ce pays; il a peur surtout de connaître l'opinion des électeurs sur cette importante question. L'heure sonnera, cependant, où le peuple parlera par son vote, et j'espère que le gouvernement ne commencera jamais la construction de la section de l'est, car, à mon avis, si jamais on réalisait ce projet, on commettrait une erreur fatale, on ferait subir une perte énorme, non seulement au peuple du Canada, mais encore au Grand Tronc lui-même.

M. McCREARY : Où l'honorable député a-t-il lu ou appris qu'on avait expédié de Duluth 1,300,000 boisseaux de maïs ?

M. BENNETT : Non pas de Duluth mais de Fort-William. Je vais communiquer à mon honorable ami le rapport de la Chambre de commerce de Buffalo, qui contient ce renseignement.

M. FITZPATRICK : Dans quelle partie du compte rendu de l'assemblée des actionnaires du Grand-Tronc-Pacifique l'honorable député trouve-t-il que la ligne de l'est jusqu'à Moncton ne sera pas construite ? J'ai ce document entre les mains, et je puis trouver le paragraphe en question.

M. BENNETT : Ce compte rendu dit :

Dans le mémoire officiel, je lis que les 500 milles—

M. FITZPATRICK : Qui a prononcé le discours dont vous lisez des extraits ?

M. BENNETT : Je cite une partie de la lettre de M. Allen :

Dans le mémoire officiel, je lis que la construction des 500 milles de Québec à North-Bay est probablement prématurée.

Evidemment, le document remis à M. Allen, directeur du Grand Tronc, laissait entendre qu'on ne construirait pas cette ligne pour le présent du moins.

M. FITZPATRICK : M. Allen n'assistait pas à cette assemblée.

M. BENNETT : Son fils y assistait, si je ne me trompe.

M. FITZPATRICK : J'ai ses paroles sous les yeux; l'honorable député veut-il les lire.

M. BENNETT (lisant) :

Dans le rapport officiel, je lis que la construction des 500 milles de Québec à North-Bay est probablement prématurée—

Je me demande ce que ces derniers mots peuvent bien signifier. Il s'agit probablement de la section de Québec à Winnipeg. Les mots " probablement prématurée " sont en caractères italiques ici.

—et que la ligne de North-Bay à Québec, qui aura une longueur de 1,000 milles, ne passera pas à travers le pays.

M. FITZPATRICK : On attribue cette assertion au directeur qui a démissionné.

M. BENNETT : Oui, mais il cite les termes exacts du document remis par les directeurs aux actionnaires du Grand Tronc. Si je ne me trompe, M. Allen était alors membre du bureau de direction.

M. FITZPATRICK : Passez-moi donc ce document.

M. BENNETT : Avec plaisir.

M. McCARTHY : L'honorable député (M. Bennett) a dit que le Grand Tronc dépensait énormément d'argent à North-Bay. Est-il bien certain de ce qu'il avance ? Je me trouvais à cet endroit, dimanche dernier, et j'ai constaté qu'on faisait de grands travaux d'améliorations dans le sens indiqué par l'honorable député, mais je comprends que c'est le Pacifique Canadien qui fait exécuter ces ouvrages. Que mes renseignements soient vrais ou faux, il est facile de s'en assurer. Je crois, cependant, que c'est le chemin de fer Canadien du Pacifique qui fait seul exécuter ces travaux, vu que North-Bay sert de station terminus au Grand Tronc.

M. BENNETT : Je n'ai pas visité North-Bay depuis près d'un an, mais j'ai souvent entendu dire par des personnes qui s'étaient rendues à cet endroit, qu'on y faisait de grandes améliorations, pour le compte du Grand Tronc, ai-je supposé. Il est certain que cette compagnie y a fait exécuter des travaux qui démontrent qu'elle a l'intention de transporter une immense quantité de grains par cette ligne jusqu'à Portland, tout comme par le passé.

M. R. L. BORDEN : On a critiqué plus ou moins le rapport dont on vient de parler ; les ministres et les autres membres de la droite ont voulu nier son authenticité. Un député a été jusqu'à dire que cet écrit était faux ; il a prétendu qu'il n'y avait aucune raison de supposer qu'un journaliste assistait à cette assemblée. Il accusa, en somme, les membres de la gauche d'avoir produit comme étant authentique un document qui n'avait pas cette qualité. Dans ces circonstances, je crois pouvoir demander aux ministres de la Couronne qui sont présents et à celui d'entre eux qui dirige la Chambre, ce soir, de me dire si la droite maintient ce qu'elle a avancé, ou si elle considère que ce compte rendu de ce qui s'est passé à l'assemblée en question, est fidèle. S'il en était autrement, je devrai avoir un rapport d'une source autorisée que je ferais paraître dans les " Débats," afin de dissiper tous les doutes.

M. FITZPATRICK : Pour ma part, je ne connais rien du compte rendu en question. Je n'en ai pas mis en doute l'authenticité ; je n'y a pas fat allusion. Mais ce document ne détruit pas l'assertion que la compagnie n'avait pas l'intention de prolonger sa ligne au delà de North-Bay. D'après ce document, M. Allen aurait dit d'une façon plus ou moins obscure, en parlant des déboursés que le Grand Tronc devra faire :

Cela peut signifier un fardeau bien lourd. Qu'avons-nous en retour ? Dans le mémoire officiel, je lis que la construction des 500 milles de Québec à North-Bay est probablement prématurée et que cette ligne qui aura une longueur de 1,000 milles ne passera pas à travers le pays.

Les membres de la Chambre peuvent faire ce qu'ils voudront de tout cela. Quant à moi, je ne puis m'en occuper. Je ne trouve pas que cela donne raison à mon honorable ami d'avancer cette assertion.

M. BENNETT : Je ne me suis peut-être pas expliqué clairement. Si je ne me trompe, M. Allen, senior, était un des directeurs de la Compagnie du Grand Tronc, et, en cette qualité, il avait reçu une copie de cette circulaire. Dans cette lettre, afin d'apaiser l'opposition qui combattait ce projet, on déclarait entre autres choses que la construction de la ligne de Québec à North-Bay était probablement prématurée.

M. FITZPATRICK : Mon honorable ami comprendra que c'est là une simple supposition de sa part. Cela ne se trouve pas dans ce document. Voilà la conclusion.

M. BENNETT : Mais c'est ce je dis, qui ressort de cette circulaire. C'est la conclusion de certaines observations faites par des députés au cours de ce débat.

M. FITZPATRICK : J'ai entre les mains, moi aussi, un compte rendu officiel de cette assemblée, qui m'a été transmis ; je suppose qu'on l'a aussi adressé à d'autres membres de la Chambre. En voici les titres :

Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc —Compte rendu des délibérations de l'assemblée générale ordinaire de la compagnie, tenue à l'hôtel City Terminus, rue Common, Londres, Angleterre, le mardi, 8 mars, 1904.

Cela semble indiquer qu'il s'agit du compte rendu officiel des délibérations, contenant toutes les motions et tous les détails de ce qui s'est passé à cette réunion. Je n'y puis trouver la déclaration dont a parlé mon honorable ami. Je veux dire, toutefois, qu'il ne s'agit pas de connaître si le Grand Tronc ou le Grand-Tronc-Pacifique a l'intention de prolonger sa route à l'est de North-Bay.

Ce qui importe, c'est de savoir si le gouvernement construira la section reliant Winnipeg à Québec et cette ville à Moncton, c'est-à-dire si, ayant conçu ce projet, le gouvernement le mettra à exécution. Personne ne songe à méconnaître la province d'Ontario. Je comprends que mon honorable ami désire que le trafic bifurge à North-Bay et se rende à Portland en suivant la route qu'il a prise depuis quelques années. C'est une question claire et bien tranchée entre l'opposition et la droite, de savoir si ce trafic prendra la route de Portland ou celle de Québec et des provinces maritimes. Voilà sur quel terrain la gauche engage la discussion. Nous l'acceptons et nous irons devant le peuple expliquer et défendre notre attitude. Nous ne désirons pas faire d'injustice à Ontario, car nous croyons que cette province en a le droit d'obtenir d'autres avantages. Nous pensons qu'on devrait construire cette voie de 1,000 milles à travers Ontario et de 500 milles à travers la province de Québec. Qu'Ontario bénéficie de ces 1,000 milles de voie ferrée, mais que la province de Québec jouisse des avantages des 400 milles de cette ligne qui y seront construits. Accordons aux provinces maritimes les profits qu'elles retireront de la construction de 400 milles de ce chemin. Voilà ce que nous voulons ; nos adversaires travaillent dans un but opposé. Que la question litigieuse soit bien comprise et rapportons-nous-en au résultat final.

M. BENNETT : L'argument de l'honorable ministre de la Justice repose sur cette supposition : si la ligne du Grand-Tronc-Pacifique a son terminus à North-Bay et ne se prolonge pas vers l'est, tout le trafic sera expédié sur Portland.

M. FITZPATRICK : Oui.

M. BENNETT : S'il en est ainsi, le Grand-Tronc-Pacifique ne sera pas obligé, lorsqu'il aura atteint un point au nord de North-Bay, point d'où il devra, en vertu de ce contrat, construire un embranchement jusqu'à North-Bay, d'expédier le grain sur North-Bay et de là sur Portland. Il n'y a rien dans cette convention qui le force à faire cela.

M. FITZPATRICK : Non, excepté les conditions géographiques.

M. BENNETT : Alors, ces conditions sont telles qu'il sera plus avantageux, la ligne étant plus courte, d'expédier ce grain par cet embranchement sur North-Bay et de là sur Portland.

M. FITZPATRICK : Non.

M. BENNETT : Je vous demande pardon. Cela a été parfaitement démontré.

M. FITZPATRICK : Non. J'ai ici des statistiques officielles.

M. BENNETT : Supposons, pour les fins de la discussion, que les distances soient égales, quel sera le résultat ? Le Grand Tronc qui a dépensé des centaines de milliers de dollars pour ses installations terminales à Portland, transportera tout le trafic non pas à North-Bay, mais à l'est, à un point quelconque des provinces maritimes. Mais malgré tout ce qu'on a dit, ce

chemin ne transportera pas beaucoup de trafic durant les mois d'hiver. Le premier ministre et d'autres membres de la droite ont été forcée d'admettre qu'au printemps, le grain non expédié au cours de l'hiver prendra notre route fluviale et, à l'automne, la plus grande quantité de blé suivra la même route. Comment mon honorable ami le ministre de la Justice peut-il espérer que son chemin de fer de Winnipeg à Québec et à Saint-Jean ou Halifax, pourra soutenir la concurrence dans le transport du grain, s'il se rappelle que, au cours de la dernière saison de navigation, le transport du grain de la tête des grands lacs à Québec ne coûtait que 3 cents le boisseau. L'admirateur le plus enthousiaste du Grand-Tronc-Pacifique dans ses moments d'exaltation et de fièvre, ne dira jamais qu'on peut transporter le grain de Winnipeg à Halifax au coût de 3 cents le boisseau.

L'honorable M. FITZPATRICK : Il est vrai qu'on a, pendant la dernière saison, transporté du grain de Duluth à Québec au coût de 3½ cents le boisseau, mais comme résultat, on a vu la compagnie qui avait fait ce transport devenir insolvable, l'automne dernier ; elle a dû cesser cette industrie ; je veux parler de la Compagnie de transport des grands lacs et du Saint-Laurent. Elle a maintenant son bureau à Montréal, et la raison pour laquelle elle a transporté le grain à aussi bon marché, c'est qu'elle voulait compléter ainsi les cargaisons qu'elle prenait tout le long de la route. Les vaisseaux de cette compagnie étaient destinés au transport du bois de pulpe de Québec aux moulins de Niagara. Je ne prétends pas être un expert en fait de trafic ou de transport, mais il y a des conditions géographiques dont il faut tenir compte. Quand on compare une route entièrement fluviale à une route mixte, il surgit des questions que seuls les experts en matière de trafic peuvent décider. Je ne puis me poser comme une autorité en face de mon honorable ami qui déclare avec emphase qu'on ne peut transporter aussi facilement le grain par une voie de fer exclusivement que par une route mixte. Mais je puis citer comme autorité sir Sandford Fleming qui soutient le contraire.

M. BENNETT : Mon honorable ami veut-il dire qu'on peut transporter le grain d'Halifax à Winnipeg à un coût moins élevé que celui que j'ai mentionné ?

L'honorable M. FITZPATRICK : L'honorable député ne doit pas essayer d'embrouiller la question. Il s'agit de savoir si une voie de fer peut concurrencer une route mixte ou à une route fluviale ; sir Sandford Fleming dit que ces deux dernières ne présentent pas les avantages d'un chemin de fer. Que mon honorable ami me permette de lui citer un exemple. Supposant que l'on construise cette voie ferrée de Winnipeg à Québec, mon honorable ami prétend que le grain sera transporté à North-Bay et de là à Portland. A mon avis, les conditions géographiques s'opposeront à cela. De North-Bay à Québec, par la ligne actuelle du Grand Tronc, on compte une distance de 657 milles. De North-Bay jusqu'à ce point plus au nord où le raccordement devra se faire avec le chemin projeté du Grand-Tronc-Pacifique, la distance est de 150 milles qu'il faut ajouter à ces 657 milles. Mais de ce point de raccordement jusqu'à Québec, on compte 500 milles par la voie projetée ; nous avons donc 300 milles de moins que nous aurionsà parcourir par la ligne du Grand Tronc de North-Bay à Québec. Ces renseignements me sont fournis par des personnes au courant de l'exploitation du Grand Tronc, et si mon honorable ami veut vérifier ces chiffres, il n'a qu'à jeter les yeux sur l'itinéraire du Grand Tronc. Si ces calculs sont exacts, l'avantage reste au chemin de fer projeté, car c'est la ligne la plus courte. Quant au transport par eau, il se peut que mon honorable ami ait raison quand il dit que la ligne de Winnipeg à Port-Arthur et de cet endroit à Midland le transportera en grand quantité. Si j'avais à exprimer mon opinion intime, je dirais que la ligne Winnipeg-Port-Arthur-Midland-Montréal sera la route préférée pendant la saison de navigation. Mais nous nous trouvons toujours en face de l'autre proposition du dilemme : Que ferons-nous des articles qu'il faudra transporter au cours de l'hiver ? Si nous avons une ligne courte de Winnipeg à Québec, pourquoi ne pas l'utiliser ? Si un train de marchandises passe par North-Bay, pourquoi ne pas accorder à la ligne de Québec à Portland l'occasion de faire une concurrence loyale à la route de Portland? Voilà tout tout ce que nous demandons. Nous ne désirons aucunement diminuer l'importance des ports d'Ontario.

M. FOWLER : Y at-il quelque différence dans la distance entre Québec et Halifax ou Saint-Jean et Québec et Portland ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Une différence très légère. Je parle sans données exactes, et je puis me tromper. Mais je crois que la ligne de Québec à Portland a une longueur de 311 milles.

M. R. L. BORDEN : De 317½ milles.

L'honorable M. FITZPATRICK: On peut passer par deux lignes, et je crois que mon honorable ami compte la longueur de la ligne de Richmond.

M. R. L. BORDEN : Oui.

M. FITZPATRICK : Mais il y a une autre route, celle de la vallée de la Chaudière et du chemin de fer Central du Maine ; cette ligne diminuerait de six milles cette distance. Si je ne me trompe, la distance à saint-Jean est un peu plus grande. Le contrat stipule que, lorsque aucune route n'est spécialement désignée par l'expéditeur, le grain devra se

rendre aux ports canadiens. Mon honorable ami a dit, il y a un instant, qu'il n'y a aucune stipulation obligeant les expéditeurs à faire passer le grain par cette voie ferrée. Cela est vrai mais on ne pouvait imposer cette obligation. Comment agir pour arriver à ce but ? Après tout, il faut bien se persuader que ce sont les cultivateurs du Nord-Ouest qui paient chaque sou qu'on ajoute au coût de transport de leurs produits. Nous voulons créer des avantages qui permettront aux ports canadiens de soutenir, dans les mêmes conditions, la concurrence contre les ports américains; dans ce but nous avons établi des conditions géographiques qui favoriseront nos ports. Nous avons donc inséré au contrat une clause obligeant les compagnies de transport à rendre le grain aux ports canadiens, l'expéditeur n'a pas lui-même choisi sa route de transport. Que pouvons-nous faire de plus ? Si l'expéditeur ne se préoccupe par de ce détail, alors la compagnie de transport est obligée d'acheminer directement ce grain vers un port canadien.

M. BENNETT : En sera-t-il toujours ainsi?

M. FITZPATRICK : C'est là l'obligation de la compagnie, et le gouvernement, qu'il soit entre les mains des libéraux ou des conservateurs, devra voir à ce qu'elle soit remplie.

M. COCHRANE : Quelqu'un peut-il expédier du grain sans désigner le point sur lequel ce grain doit être acheminé ?

M. FITZPATRICK : Qu'on me permette de donner cette forme à ma réponse : nous nous occupons des cultivateurs du Nord-Ouest; nous devons donc d'abord développer cette région et améliorer les moyens de transport du grain, et nous voulons que ces cultivateurs puissent expédier leurs produits aux ports canadiens au prix qu'ils ont à payer pour les diriger sur les ports américains. Lorsque nous aurons accompli cette réforme, tout ce qui nous restera à faire, sera de laisser le choix de l'itinéraire au patriotisme de nos cultivateurs canadiens.

M. COCHRANE : L'honorable ministre a éludé la question. J'ai pour les cultivateurs du Nord-Ouest autant de sympathie qu'il peut en avoir. Ses amis et lui-même témoignent beaucoup d'intérêt envers les classes agricoles, quand il s'agit d'obtenir leurs suffrages, mais les élections passées, ils dépensent de cœur léger l'argent qu'ils ont soutiré du peuple. J'ai demandé s'il arrivait qu'on expédiât du grain, sans indiquer la route que ce produit devait prendre. Ce ne sont pas les cultivateurs qui doivent choisir les routes de transport. Je suis cultivateur moi-même et je vends mon grain au négociant qui l'expédie par la route qui lui convient le mieux. Aussi, lorsque l'honorable ministre affirme que le cultivateur expédie du grain, il parle pour ne rien dire.

Une VOIX : Vous vous trompez.

M. COCHRANE : Il y a des gens qui croient que seuls ils ont raison.

M. COWAN : C'est votre cas.

M. COCHRANE : Ils sont si fiers qu'ils ne peuvent exercer leur jugement. Je crois que l'honorable député (M. Cowan) n'a jamais de sa vie recolté un boisseau de grain. Si on ne lui prêtait pas quelques notions de droit, il serait bien affamé quelquefois. Il est absurde de dire que les cultivateurs expédient du grain; ils vendent ce dernier aux négociants et ceux-ci l'expédient par la voie qui leur convient. Le ministre de la Justice basait son argument sur la théorie que si l'expéditeur ne désignait pas la route que devait prendre le grain, la compagnie serait forcée de rendre ce dernier à un port canadien. Je demande au ministre si ce fait se produit, si l'on met du grain à bord d'un train sans avoir désigné son point de destination.

M. FITZPATRICK : Je n'ai pas demandé à l'honorable député (M. Cochrane) de s'en rapporter au renseignement qui m'a été fourni. Je ne prétends pas avoir le monopole de toutes les connaissances. Je laisse cela à d'autres. Je ne puis que rappeler la réponse de M. Hays du Grand Tronc, qui dit que 75 pour cent du grain sont expédiés à une destination déterminée, et que les 25 pour cent qui restent n'ont point de destination désignée.

M. COCHRANE : Si l'honorable ministre veut me le permettre, je lui poserai une autre question. Si je ne me trompe, il a déclaré avoir un rapport officiel de l'assemblée des actionnaires du Grand Tronc. Dans ce cas., ne peut-il pas déposer sur le bureau de la Chambre ce document ou nous dire ce que ce dernier comprend ?

M. FITZPATRICK : J'abuserais inutilement du temps de la Chambre si je suivais l'exemple de tant d'autres membres de cette Chambre, c'est-à-dire, si je lisais des documents à seule fin de les consigner aux "Débats."

M. BENNETT. Hier soir, le premier ministre a fait un appel chaleureux en faveur du Grand-Tronc-Pacifique, en disant que chaque cité, ville et village d'Ontario retirerait des avantages de cette entreprise, qu'une quantité considérable du trafic du Manitoba et des Territoires passerait par cette province. Mais comment ce trafic sera-t-il transporté ? S'il se rend à Moncton, Halifax ou Saint-Jean, alors les trains de wagons vides devront se rendre à un endroit situé à environ 200 milles au nord de North-Bay et reviendront de ce point jusqu'à Toronto, pour être distribués dans les différentes parties du vieil Ontario. Mais si le Grand Tronc transporte ce trafic jusqu'à Portland, alors les wagons vides seront ramenés à Montréal d'où on les distribuera dans Ontario. Peut-on supposer un seul instant que le Grand-Tronc-Pacifique ne préférera

pas la ligne de Portland comme lui étant plus avantageuse ?

M. FITZPATRICK. Je n'ai pas l'intention d'entamer une discussion sur la question des transports, car d'après ce que je puis voir par le débat, il y a dans cette Chambre des experts plus en état que moi de parler sur ce sujet. Mais laissez-moi citer un extrait de la "Queen's Quarterly Review" du mois d'avril, page 414 :

En construisant par la route du nord un chemin de fer moderne de première classe exempts de rampes ou autres empêchements à un transport économique, nous posséderons le moyen de transporter les produits de la moitié nord de la région des prairies jusqu'aux ports canadiens en toute saison de l'année à meilleur marché que par aucune autre route.

M. BARKER : Qui a dit cela ?

M. FITZPATRICK : Sir Sandford Fleming.

M. BENNETT : Nous admirons tous les grandes capacités de sir Sandford Fleming, mais on me permettra de citer, à l'encontre de ce qu'il dit, un seul fait de transport moderne. On ne niera pas que les chemins de fer au sud du lac Erié sont des chemins de fer aussi parfaits qu'il est possible d'en construire sans ménager l'argent. On les a construits en vue de pouvoir y faire un transport rapide et à bon marché. Cependant, les rapports de la Chambre de Commerce de Buffalo montrent que tous les ans on apporte du grain à Toledo par chemin de fer, et que là on le décharge sur des vaisseaux qui l'apportent à Buffalo, où il est placé dans les élévateurs et d'où il est ensuite repris par le chemin de fer et transporté à New-York. Je ne connais pas la distance exacte qu'il y a entre Toledo et Buffalo, mais je ne crois pas qu'elle excède 200 milles—elle n'excède probablement pas 150 milles. S'il y a tant d'avantage à transporter le grain par chemin de fer, comment se fait-il qu'on lui fasse subir deux transbordements pour franchir ces 150 ou 200 milles par eau ? L'année dernière on a reçu à Buffalo environ 5,000,000 de boisseaux de grain apportés de Toledo par eau. Il faut que les expéditeurs aient trouvé que le transport par les lacs et chemins de fer réunis coûtait moins cher.

M. McCARTHY : Quelle proportion de ce grain a bien pu être consommée dans l'Etat de New-York ?

M. BENNETT : Il est facile de répondre à cette question. Si le grain devait être consommé dans l'Etat de New-York, pourquoi ne l'y transporterait-on pas directement par chemin de fer depuis Toledo ? Mais il est clair que ce grain est destiné à l'exportation.

M. FITZPATRICK : Cela n'est pas une preuve. Je veux citer un autre fait pour le bénéfice de mon honorable ami (M. Bennett). Si le transport entièrement par eau est si avantageux, comment se fait-il que l'an dernier on ait transporté, par chemin de fer depuis Buffalo jusqu'à New-York, 15,000,000 de boisseaux de grain canadien de Port-Arthur et de Fort-William. Je tiens ces ces chiffres de sir Thomas Saughnessy, lorsqu'il y avait la voie magnifique du Saint-Laurent pour transporter ce grain jusqu'à Montréal ?

M. BENNETT : Je vais répondre à cela immédiatement. Cela prouve que la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc s'était engagée à transporter, si elle le voulait, exclusivement par chemin de fer ce grain depuis Winnipeg jusqu'à Saint-Jean, un port canadien ; mais ce transport n'était pas rémunérateur.

M. FITZPATRICK : Mais l'itinéraire par Montréal est là à sa disposition.

M. BENNETT : Lorsque son grain est rendu à la tête du lac Supérieur, l'expéditeur a le choix des deux routes, le transport sur vaisseaux américains à Buffalo, ou sur vaisseaux canadiens à l'un des ports de la baie Georgienne. Voilà les raisons pour lesquelles le Grand Tronc ne pouvait pas faire la concurrence entièrement par chemin de fer, et il est obligé, bien à regret, de faire transporter son grain sur vaisseaux américains à Buffalo.

M. R. L. BORDEN : Qu'est-ce que le ministre de la Justice entend par le tracé du nord dont parle sir Sandford Fleming ?

Une voie ferrée établie sur le tracé du nord serait la plus directe et la plus courte entre les deux océans.

M. FITZPATRICK : Je comprends que c'est la route du Transcanadien, qui devait suivre à travers le pays au nord de North-Bay le même tracé que le Grand-Tronc-Pacifique. Le sujet de la discussion était entre le transport entièrement par chemin de fer, et le transport par eau et par chemin de fer combinés.

M. R. L. BORDEN : Pas du tout. Mon honorable ami se trompe entièrement. Je vais lui lire le rapport de sir Sandford Fleming :

Une voie ferrée établie sur le tracé du nord——

Je comprends que cela veut dire au nord des lacs Abittibi et Winnipeg.

—serait la plus courte entre les deux océans, outre qu'elle serait la plus directe pour les produits de la partie septentionale de la région des prairies jusqu'aux ports canadiens les plus proches.

Plus loin il dit :

En construisant dans le nord un chemin de fer moderne de première classe exempt de rampes ou autres empêchements à un transport économique, nous posséderons le moyen de transporter les produits de la partie septentionale de la région des prairies jusqu'aux ports canadiens en toute saison de l'année à meilleur marché que par aucune autre route.

Les avantages de la route des lacs ont été beaucoup vantés. Le transport par eau a certainement des avantages en certaines circonstances, mais il a aussi ses inconvénients dus aux conditions climatériques et géographiques. En toute probabilité le pays à l'ouest de Winnipeg et Winnipeg même continueront de jouir pendant l'été de tous les avantages que la route des lacs peut donner, mais il y a un vaste pays cultivable au nord et à l'ouest, d'où l'on croit que l'on peut transporter des marchandises à meilleur marché par le nord que par la route des lacs. Naturellement, on comprendra que c'est à la condition que le chemin soit construit sans rampes fortes, comme le sont les chemins de fer canadiens ordinaires, chose qui ne peut être définitivement déterminée qu'à la suite d'études suffisantes faites sur le terrain.

Avons-nous de ces études aujourd'hui? Je ne le crois pas. Si on en a fait faire, pourquoi n'en a-t-on pas déposé le rapport sur le bureau de la Chambre ? Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas pris les moyens de les faire faire ? Sir Sandford Fleming continue:

Si on réussissait à construire un bon chemin ainsi que je crois que la chose est possible, j'ose affirmer que vu la distance raccourcie et surtout la traction plus facile à cause de la douceur des rampes sur le nouveau chemin, on pourrait transporter du grain directement à Québec par cette route du nord à un prix moindre que par la route du sud, quand bien même par cette dernière on le transporterait gratuitement sur les lacs depuis Port-Arthur jusqu'à Depot-Harbour, Owen-Sound ou Sarnia. Ceci ne s'applique cependant qu'à la moitié de l'année pendant que la navigation est ouverte, tandis que pendant l'autre moitié la route du nord sera une rivale digne de ce nom.

Or, cela ne peut se faire que si un chemin de fer absolument sans rampes est possible au nord, et sir Sandford Fleming ou un autre ingénieur peut-il estimer, à $20,000,000 près, ce que coûtera un tel chemin de fer? Le ministre de la Justice peut-il nous dire ce que ce chemin coûterait? Que sert alors de parler d'une route dont on n'a pas fait le relevé, d'une route qui n'a aucun rapport avec le projet du gouvernement. Ce chemin dont parle sir Sandford Fleming n'est pas le chemin projeté par le gouvernement, ce n'est pas le transcontinental national que nous discutons en ce moment ; c'est, ainsi que l'a dit véritablement le ministre de la Justice, le chemin de fer Transcanadien qui suit une route entièrement différente. L'honorable ministre de la Justice dit que l'on se dispute pour savoir quelle route va prendre le grain une fois rendu à Québec, la route de Saint-Jean ou Halifax, ou la route de Portland. C'est bien là le point en discussion, mais mon honorable ami appuie Portland, tandis que nous, de ce côté-ci de la Chambre, favorisons les ports des provinces maritimes. L'honorable ministre nie-t-il cela?

L'honorable M. FITZPATRICK : Oui, je le nie. Que mon honorable ami se rappelle le discours prononcé par l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) et les applaudissements dont il a été couvert.

M. R. L. BORDEN : Je vais lire un passage du discours de mon honorable ami.

Nos concurrents les plus acharnés sur le marché anglais sont les Américains, et cependant c'est sur eux que nous devons compter pendant six ou sept mois de l'année pour transporter nos produits sur ce marché.

Voilà comment mon honorable ami défend les intérêts des ports des provinces maritimes. Il les ignore complètement. Mais il a changé ses manœuvres tout à coup, et je suis heureux de le voir devenir maintenant un partisan ardent des ports canadiens. Il ne l'était pas autant l'année dernière.

L'honorable M. FITZPATRICK : Oui, je l'étais.

M. R. L. BORDEN : Je vais continuer alors et citer le reste.

Est-ce sage ? Est-ce prudent ? Comment les exportations peuvent-elles se faire de Montréal en hiver, si ce n'est en faisant passer les marchandises par Portland, Boston et New-York ?

M. BROCK : Par Halifax.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Comment le port d'Halifax pourrait-il lutter contre celui de Portland ? Il est pour ainsi dire deux fois plus éloigné que ce dernier.

L'honorable M. FITZPATRICK : Cela se rapporte aux conditions actuelles ; c'est-à-dire que la Compagnie du Grand Tronc ne peut pas présentement transporter de marchandises de Montréal à Halifax à aussi bon marché qu'à Portland. C'est là ce que j'ai dit. Il n'est pas juste de fausser le sens de mes paroles.

M. R. L. BORDEN : Voyons si je fais dire à l'honorable ministre autre chose que ce qu'il a dit.

L'honorable M. FITZPATRICK : J'ai le droit de savoir à quelle page des "Débats," l'honorable député me cite. Je veux voir mes paroles.

M. R. L. BORDEN : Je lis d'après les notes que j'ai devant moi. Je vais envoyer chercher à ma chambre le volume où cela a été copié. Je vais lui donner la page, et mon honorable ami verra que ma citation est littérale. Sait-il quelle distance il y a de Québec à Halifax par les routes qu'il propose? Le sait-il dans le moment ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Saint-Jean n'est-il pas plus proche?

M. R. L. BORDEN : Je parle d'Halifax, et c'est d'Halifax que mon honorable ami parlait dans ce passage. Lui qui est si grand partisan des ports des provinces maritimes sait-il quelle distance il y aurait de Québec à Halifax par les routes qu'il propose? Je ne crois pas qu'il le sache. Mais je vais le lui dire. Prenons les calculs les moins élevés, ceux que le ministre des Finances faisait l'année dernière. D'après ses calculs très favorables au gouvernement la distance entre Québec et Moncton serait de 400 milles.

Combien y a-t-il ensuite entre Moncton et Halifax par l'Intercolonial? 186 milles. De sorte que vous avez un parcours de 586 milles entre Québec et Halifax, et de 311 milles seulement entre Québec et Portland, d'après les chiffres que nous a donnés l'honorable ministre de la Justice ce soir. De sorte que mon honorable ami ne saurait expliquer comment il a pu dire que la distance était virtuellement le double, parce que ce sont là les chiffres exacts d'après son collègue.

Présentement, par l'Intercolonial, le parcours est plus que le double. L'honorable ministe dit que la question est de savoir si le trafic ira à Portland ou à Halifax. Ne sait-il pas que le ministre des Finances a admis l'année dernière que le Grand Tronc pouvait faire plus d'argent en transportant son trafic à Portland qu'à Halifax ? Doute-t-il que son collègue ait admis cela l'année dernière ? Voyons ce que l'honorable ministre des Finances a dit :

M. FIELDING : Il n'y a aucun doute qu'il y aurait plus de profit à acheminer les transports vers Portland, mais nous ne le permettrons pas.

M. BORDEN : Quel est l'article qui l'interdit?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est le fait que le tarif canadien n'est pas plus élevé que le tarif américain, et nous espérons que dans ces circonstances l'expéditeur canadien sera assez patriote pour choisir la route canadienne.

Voilà la protection que nous allons avoir. Nous nous endettons de $150,000,000 pour faire de nos ports des ports nationaux et ensuite nous nous reposons sur le patriotisme des expéditeurs pour accomplir ce que le gouvernement prétend accomplir par son chemin de fer. Peut-on sortir de là, je le demande au ministre de l'Intérieur ? Rien dans le contrat n'empêche le Grand Tronc de dévier sur Portland le trafic qu'il recevra à Québec.

M. FITZPATRICK : Je ne le vois pas.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre devrait le savoir. Il devrait savoir que la Compagnie du Grand Tronc n'est pas partie à ce marché et conséquemment que le contrat ne la lie pas. Ce point a été discuté très longuement à la session dernière. Comment se peut-il que la Compagnie du Grand Tronc soit liée par les conditions d'un contrat auquel elle n'est pas partie ? Je demande cela au ministre de la Justice. Il ne peut sûrement pas prétendre que l'on peut recourir contre la Compagnie du Grand Tronc en vertu d'un contrat auquel elle n'est pas partie. Ce ne sera pas la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique qui transportera le trafic à Portland, mais la Compagnie du Grand Tronc et cette compagnie n'est pas liée par aucune des conditions du contrat, bien que nous ayons, l'année dernière, proposé plusieurs résolutions demandant d'imposer par le contrat au Grand Tronc toutes les obligations imposées au Grand-Tronc-Pacifique. Le ministre de la Justice, qui dirigeait la Chambre lorsque nous avons discuté ce point particulier du contrat, n'a pas voulu accepter une seule de nos propositions. Bien que la discussion ait été très longue, aucun membre de la droite n'a pris sur ce point l'attitude que mon honorable ami semble vouloir prendre ce soir. Il est impossible que le Grand Tronc soit lié par un contrat auquel il n'est pas partie. Si l'honorable ministre de la Justice veut accorder aux ports des provinces maritimes la faible protection que leur accorderaient les stipulations du contrat, il aurait dû les imposer non pas seulement à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, mais aussi à celle du Grand Tronc. Le passage que j'ai cité il y a quelques instants se trouve à la page 9273 des Débats de l'année dernière.

M. KEMP : Le ministre de la Justice prétend-il sérieusement que l'on pourra transporter le grain à Québec par ce chemin de fer, en été, à aussi bon marché qu'on pourrait le transporter à un port de mer entièrement par eau, ou par la voie mixte ?

M. FITZPATRICK : Ce n'est pas à moi que l'honorable député doit s'adresser pour avoir un avis d'expert sur les questions de transport. Comme je l'ai dit, il y a dans cette Chambre tant de députés qui sont experts-amateurs sur cette question, que je ne crois pas nécessaire d'en augmenter le nombre. Je citerai cependant quelques faits. Présentement, le Pacifique-Canadien transporte du grain de Winnipeg à Port-Arthur. La ligne du Pacifique se continue depuis Port-Arthur jusqu'à Montréal, mais le président de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique m'a déclaré l'année dernière que nonobstant le fait qu'il existe une communication directe par eau entre Port-Arthur et Montréal, la compagnie a expédié, l'année dernière, 15,000,000 de boisseaux de grains de Port-Arthur à Buffalo, et par chemin de fer depuis Buffalo jusqu'à New-York. Voilà des faits. Si le transport par eau est si peu coûteux, je voudrais savoir pourquoi on ne l'utilise pas jusqu'à Montréal. Telle est la première question que je pose. La deuxième est l'opinion d'un expert comme sir Sandford Fleming, qui dit :

La voie de fer peut soutenir la concurrence avec avantage contre la voie mixte.

Je n'oserais pas opposer mon opinion à celle d'un expert comme l'honorable député de Toronto-est (M. Kemp), mais je lui oppose l'opinion d'un expert comme sir Sandford Fleming, et je laisse au pays à décider.

M. KEMP : Je ne prétends pas être un expert, car je ne le suis pas ; je n'expédie pas de grain ; je forme seulement mon opinion d'après les faits, comme le ministre de la Justice peut former la sienne. Au sujet des expéditions de grain de la Compagnie du Pacifique viâ Fort-William et Port-Arthur, la Chambre sait que cette question a été longuement discutée l'année dernière. La compagnie a expédié 15,000,000 de boisseaux de grain de ces points, l'année dernière, mais je crois que si le ministre de la Justice exa-

mine la question plus en détail, il découvrira qu'une partie de ce grain était destinée à des minotiers d'Ontario, et une partie à Saint-Jean.

L'honorable M. FITZPATRICK : Pas un seul boisseau n'a passé par les ports canadiens.

M. KEMP : Je suis parfaitement renseigné sur ce point, et je suis certain que l'on n'a pas expédié de grain de Port-Arthur à Buffalo. Ce point a été discuté l'année dernière, et l'honorable ministre découvrira qu'il se trompe.

L'honorable M. FITZPATRICK : Il ne peut pas avoir été discuté, car il s'agit ici d'expéditions faites dans le cours de l'année.

M. KEMP : Le grain que la Compagnie du Pacifique a expédié à Port-Arthur, en hiver, a été réexpédié partie à Saint-Jean et partie aux minotiers d'Ontario.

L'honorable M. FITZPATRICK : Sir Sandford Fleming dit :

Est-ce qu'une grande partie du grain du Manitoba n'est pas expédiée aujourd'hui par voie des ports américains.

Cela est clair, n'est-ce pas ?

M. KENT : C'est assez clair.

L'honorable M. FITZPATRICK: Sir Sandford Fleming continue :

Sur la foi d'autorités compétentes on a expédié par ces ports l'année dernière six, huit et dix millions de boisseaux de grain ; sir Thomas Shaughnessy a dit au Club Canadien, il y a quelques semaines, que l'année dernière on en avait expédié quinze millions, et qu'on peut s'attendre que ces chiffres iront augmentant en proportion de l'augmentation de la récolte.

Il ne peut y avoir de doute, c'est pendant l'été.

M. KEMP : J'ai demandé à l'honorable ministre de la Justice de nous dire, si, d'après lui, la voie de fer projetée pourrait pendant l'été transporter du grain à Québec en concurrence avec les voies de navigation, où avec la voie mixte ?

L'honorable M. FITZPATRICK : En réponse, j'ai cité l'autorité de sir Sandford Fleming.

M. KEMP : Je ne vois aucune part que sir Sandford Fleming ait jamais parlé de cela.

L'honorable M. FITZPATRICK : Mon honorable ami ferait mieux de relire son rapport.

M. KEMP : Je ne crois pas que l'on puisse raisonnablement tirer cette conclusion du rapport de sir Sandford Fleming. Le ministre de la Justice dit que pendant l'été on a transporté du grain de Port-Arthur à Québec à raison de 3 cents et ½ le boisseau, mais que ceux qui le transportaient à ce prix y perdaient de l'argent et sont maintenant en banqueroute. On a transporté du grain pendans tout l'été entre Port-Arthur et les ports de la baie Georgienne à raison de 1 cent, et entre Port-Arthur et Buffalo pour un cent et un quart et un cent et demi le boisseau. On fait présentement des améliorations considérables à Port-Colborne, et l'on pourra y transporter le grain à aussi bon marché qu'à Buffalo. S'il est possible de transporter du grain à Port-Colborne pour 1½ cent le boisseau, et payer l'intérêt sur les capitaux placés dans la construction des navires, il sera possible de transporter ce même grain jusqu'à Québec pour 3½ cent le boisseau, et y faire des bénéfices.

J'ai dit, l'année dernière, que j'espérais voir Québec devenir un jour le port de transbordement du grain, que je croyais que ce but pourrait être atteint par voie de fer ou par voie mixte, mais j'ai dit aussi que pendant l'été la voie de fer ne pourrait pas soutenir la concurrence des autres voies, parce que sur ce continent le grain n'est pas transporté par voie de fer pendant l'été. J'ai cru que ce point était réglé et que nous n'aurions pas à le discuter de nouveau cette année. Lorsque le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) a parlé de cette question, il a admis que la chose était impraticable et que nous ne pouvions pas espérer transporter le grain jusqu'à la mer entièrement par voie de fer pendant l'été. Voici ce que l'honorable ministre de l'Intérieur a dit :

Je dis, moi, qu'une fois le blé rendu à Port-Arthur et Fort-William, il importe peu ce que le chemin de fer du Grand Tronc fera ou ne fera pas. En été, le blé s'en ira par eau à Montréal ou à Québec, ou, par le canal de l'Erié, à New-York ; de sorte que la question de savoir ce que le Grand Tronc s'est engagé ou ne s'est pas engagé de faire quant au trafic d'été, n'a absolument aucun intérêt ; ce n'est pas ce qui décide de la route qui sera adoptée pour le trafic. Nous comptons que, par suite de l'amélioration de nos voies navigables, Montréal et Québec seront en mesure de concurrencer victorieusement les ports desservis par les lignes américaines.

Déjà ils le font avec succès. L'année dernière, il s'est transporté du blé de Duluth à Québec moyennant 3½ cents du boisseau, et sûrement il n'est pas de chemin de fer qui puisse en effectuer le transport au même prix ; il ne me paraît pas y avoir de doute possible à cet égard. Mais durant les mois d'hiver, pendant les quatre mois et demi ou cinq mois que le matériel roulant est sans emploi et que les navires viennent dans nos ports de mer à la recherche de cargaisons, alors les chemins de fer transporteront le blé entièrement par voie ferrée.

Je désire tout autant que le ministre de la Justice voir Québec devenir un port d'expédition pour les produits de l'ouest, mais je dis que l'on n'atteindra pas ce but par ce chemin de fer pendant l'été. Je sais que c'est l'espérance des habitants de la province de Québec, mais je regrette que cette espérance ne soit pas dans le cours naturel des choses. Un autre argument de l'honorable ministre de la Justice était que, même s'il n'y avait aucune condition stipulée au contrat, le

trafic serait forcé de prendre la direction de Québec à cause des conditions géographiques. Le ministre de la Justice me permettra de lui faire remarquer que Portland est à 317½ milles de Québec, et qu'Halifax, même d'après les calculs des plus ardents amis de cette ville, est de 286½ milles plus loin de Québec que Portland ; Saint-Jean est plus éloigné de Québec que Portland de 150 à 176 milles et nous prétendons que vu qu'il n'y a pas de sanction pénale dans le contrat pour obliger la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à transporter ce grain à un port canadien, même si ce transport ne coûtait pas plus cher qu'à un port américain, le Grand Tronc le transportera naturellement à Portland où il a toutes ses installations, et d'où il peut l'expédier à bien meilleur marché et avec plus d'avantages.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je ne veux pas en dire plus long sur cette question, mais ceux qui y prennent intérêt désirent savoir ce que j'en ai dit à la session dernière, il pourront trouver mes paroles dans le volume 4 des " Débats," pages 9271 et 9272 et ils y trouveront la preuve que les opinions exprimées à mon égard par le chef de l'opposition ne sont pas du tout justifiées.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre dit-il que je n'ai pas cité litéralement?

L'honorable M. FITZPATRICK : L'honorable député a séparé du contexte de mon discours une ou deux phrases, et naturellement il est possible de leur donner l'interprétation qu'il leur donne, mais voici ce que j'ai dit l'année dernière dans les remarques que j'ai faites sur le projet du chef de l'opposition, de transporter le trafic par North-Bay et ensuite par l'Intercolonial :

> Ce serait fort bien en été, mais quel serait votre port d'hiver ? Le trafic se rendrait à Montréal, et en hiver, les marchandises exportées de Montréal s'expédient par les ports de Boston, de Portland, ou de New-York. C'est par là que passent les produits expédiés de Montréal, de novembre à avril inclusivement. Que la gauche réclame certains avantages pour la province d'Ontario, pour cette partie du pays à laquelle elle porte le plus d'intérêt, sauf ensuite à laisser le trafic se diriger vers l'est s'il le peut, fort bien ; mais nous lui disons : Favorisez la province d'Ontario, accordez des avantages égaux à celle de Québec et n'oubliez pas les provinces maritimes.

Voilà ce que j'ai dit l'année dernière et je dis la même chose cette année.

M. R. L. BORDEN : Les provinces maritimes ne sont-elles pas négligées un peu dans ce projet?

L'honorable M. FITZPATRICK : Il s'agit dans le moment de savoir ce que j'ai dit l'année dernière.

M. R. L. BORDEN : Laissez-moi voir le livre.

L'honorable M. FITZPATRICK : Oh, vous pouvez l'examiner, tout est là.

M. R. L. BORDEN : Le ministre de la Justice me semble un peu excité.

L'honorable M. FITZPATRICK : Pas du tout ; mais lorsque l'honorable député veut nous faire la leçon, prétendre que nous devrions savoir ceci, savoir cela, il est temps de lui dire que nous connaissons aussi quelque chose, pas beaucoup mais un peu.

M. R. L. BORDEN : Le ministre de la Justice dit que le contrat lie la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je n'ai jamais rien dit de tel ; il lie la compagnie concernant la garantie.

M. R. L. BORDEN : Alors j'ai mal compris mon honorable ami et nous verrons demain si j'avais raison ou non. J'accepte la parole pour le moment. J'ai distinctement compris qu'il contredisait ma prétention que ce contrat ne liait pas la Compagnie du Grand Tronc en ce qui concerne l'itinéraire du trafic. Je suis heureux de voir que le ministre de la Justice admet aujourd'hui que le contrat ne lie pas la Compagnie du Grand Tronc et son admission équivaut à ceci : que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique est parfaitement libre de transporter à Portland au lieu de Saint-Jean ou Halifax tout le trafic qui viendra à Québec.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je n'admets pas du tout cela.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami n'admet pas cela?

L'honorable M. FITZPATRICK : Non, je n'admets pas cela.

M. R. L. BORDEN: Il est très difficile de savoir ce que l'honorable ministre admet. Le ministre prétend-il qu'il y a dans le contrat un article interdisant au Grand Tronc de transporter à Portland le fret pris à Québec.

L'honorable M. FITZPATRICK : Non, mais il y a un article l'interdisant au Grand-Tronc-Pacifique.

M. R. L. BORDEN : Oh oui, il y a une clause qui empêche le Grand-Tronc-Pacifique d'aller à Portland, mais j'ai toujours cru que c'était le Grand Tronc qui va de Québec à Portland.

L'honorable M. FITZPATRICK : Mon honorable ami suppose des choses qui ne sont pas dans le contrat.

M. R. L. BORDEN : Vraiment ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Oui, c'est vrai.

M. R. L. BORDEN : Alors, mon honorable ami prétend-il que c'est le Grand-Tronc-Pacifique qui va de Québec à Portland.

L'honorable M. FITZPATRICK : C'est absurde.

M. R. L. BORDEN : On ne peut savoir ce que mon honorable ami veut dire ; j'ai beau essayer de le comprendre, je n'y peux réussir ; je suppose que c'est de ma faute.

L'honorable M. FITZPATRICK : Certainement.

M. R. L. BORDEN : Le ministre de la Justice voyant que personne ne lui fait de compliment, s'en fait lui-même. Je répète donc qu'il n'y a pas une ligne, pas un article dans le contrat qui empêche la Compagnie du Grand Tronc de prendre ce trafic à Québec et le transporter à Portland, et si le ministre de la Justice peut me trouver cette condition dans le contrat, je vais atendre qu'il me la montre. Mais il sait qu'il ne le peut pas. Il sait que la Compagnie du Grand Tronc n'est pas partie à ce contrat et qu'elle est parfaitement libre de transporter à Portland tout le trafic qu'elle prendra à Québec, et il l'admet lui-même dans le passage que j'ai cité de son discours. Je vais le relire de nouveau :

Comment les exportations peuvent-elles se faire de Montréal, en hiver, si ce n'est en faisant passer les marchandises par Portland, Boston et New York ?

M. BROCK : Par Halifax.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Comment le port d'Halifax pourrait-il lutter contre celui de Portland ? Il est pour ainsi dire deux fois plus éloigné que ce dernier.

M. BROCK : A quoi bon parler alors ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : A quoi bon parler ? Est-il possible de méconnaître notre situation géographique ? Est-il permis d'ignorer les faits ? Quelle proportion du trafic de Montréal est passée par Halifax Quelle quantité de grain a été transporté de Montréal à Halifax ou à Saint-Jean ? Quelle quantité de nos produits alimentaires est passée par ces deux ports ? Nos produits ont toujours été invariablement dirigés vers les ports de Portland, d'Halifax ou de New-York. Ce qu'est Portland au Grand Tronc, Boston l'est au Pacifique Canadien.

Dans ce passage, le ministre de la Justice semble ignorer entièrement les ports des provinces maritimes. J'ai essayé de faire comprendre au gouvernement que si ces conditions que l'on prétend être le *nec plus ultra* de la sagesse politique, dont l'honorable premier ministre se prévaut, et qu'il a été incapable d'expliquer d'une manière plus satisfaisante que ne l'a fait l'honorable ministre de la Justice ce soir, ont quelque valeur, et si l'on veut qu'elles soient de quelque utilité nous devons les rendre obligatoires à l'égard de la Compagnie du Grand Tronc. Le gouvernement pour des raisons connues à lui-même s'y refuse absolument ; et il préfère pour des raisons que personne ne peut comprendre laisser le Grand Tronc absolument libre de transporter le trafic à Portland au lieu de le transporter aux ports des provinces maritimes. Ce qui n'empêche pas les honorables députés de la droite représentant dans cette Chambre la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, et qui se prétendent si zélés à sauvegarder les intérêts de nos ports canadiens, de voter contre tout amendement que la gauche propose d'insérer dans le contrat afin d'amener le trafic à ces ports. Plus que cela, ils ont l'audace de prétendre que l'opposition ne veut pas leur rendre justice. Il n'y a qu'un seul moyen efficace de faire passer le trafic de l'ouest par les ports des provinces maritimes, c'est de prolonger le chemin de fer Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne, où il pourra prendre sa part du trafic du grain. Mon honorable ami le ministre de la Justice sait cela tout aussi bien que moi ; l'honorable premier ministre le sait aussi——

Sir WILFRID LAURIER : Non.

M. R. L. BORDEN : Eh ! bien, s'il ne le sait pas il devrait le savoir et j'espère qu'il l'apprendra d'ici à la fin de la session. Ce ne sera certainement pas de notre faute s'il ne l'apprend pas, car nous nous proposons de revenir souvent à la charge dans l'espérance que cette idée entrera dans son esprit dans un de ses moments lucides. Il n'y a qu'un seul moyen de déterminer l'itinéraire des transports et d'être certain qu'ils seront dirigés aux ports canadiens, et ce moyen c'est de prolonger l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne. Mais tant que nous adhérerons à ce plan que M. Hays propose avec tant de sans gêne : de transporter le grain de l'ouest par le Grand-Tronc-Pacifique jusqu'à la baie du Tonnerre, ensuite par la voie des lacs jusqu'aux ports de la baie Georgienne, et là de le remettre à la Compagnie du Grand Tronc, vous vous livrez à une compagnie dont les intérêts sont à Portland et qui aura en vertu de ce contrat plein droit de transporter le grain à Portland, où elle a de plus grands intérêts à le transporter qu'à l'envoyer aux ports des provinces maritimes. Même si le grain était expédié entièrement par chemin de fer par le nord du lac Supérieur, nous nous trouverions dans la même situation. Nous amenons le grain à la ligne de Québec où le Grand Tronc peut soit l'envoyer à Saint-Jean ou Halifax, soit l'envoyer à Portland. Comme le ministre de la Justice et le ministre des Finances l'ont fait remarquer, Portland est environ la moitié de la distance qu'est Halifax à Québec, et il s'ensuit que la compagnie fera plus d'argent en transportant le grain à Portland. D'ailleurs, il n'y a dans le contrat rien pour l'en empêcher. Dans ces circonstances, personne ne peut douter que le Grand Tronc acheminera ses transports vers Portland.

Sir WILFRID LAURIER : Je n'ai qu'un mot à dire en réponse à mon honorable ami. Je suppose que nous devons nous attendre à ce qu'il propose un amendement au contrat dans le sens du plaidoyer qu'il vient de faire ; et lorsque mon honorable ami proposera cet amendement, je serai pour ma part très heureux de discuter la question avec lui.

Si mon esprit n'est pas alors assez lucide pour comprendre la force de ces arguments et si nous ne pouvons nous entendre sur les conclusions, nous serons obligés de soumettre la question à d'autres qui décideront qui a raison et qui a tort. Quelques bonnes raisons que je pourrais apporter, je ne pourrais convaincre mon honorable ami, et il est fort douteux qu'il puisse en apporter lui-même d'assez fortes pour me faire abandonner les opinions que j'entretiens dans le moment.

M. R. L. BORDEN : C'est la raison pour laquelle je compte sur un intervalle lucide dans l'intelligence de mon honorable ami. Je comprends qu'il vaudrait mieux discuter la question en même temps que l'amendement. Mon honorable ami craint de ne pouvoir me convaincre, même avec de bonnes raisons, mais je ne lui en ai pas entendu apporter une seule encore.

Sir WILFRID LAURIER : Peut-être que mon honorable ami n'est pas dans ses moments lucides.

M. R. L. BORDEN : J'ai entendu des raisonnements spécieux, mais pas de raisonnements solides. La situation se résume donc comme suit : lorsque le trafic sera rendu à Québec le Grand Tronc sera libre de le transporter à Portland. Qu'est-ce que l'honorable premier ministre a à répondre à ce sujet ?

M. FIELDING : Le Grand-Tronc-Pacifique ne sera pas libre.

M. R. L. BORDEN : Le Grand-Tronc-Pacifique n'a pas de ligne entre Québec et Portland ; mais ce sera cette compagnie cependant qui apportera le trafic à Québec et au lieu de l'expédier à Moncton, elle pourra l'expédier à Portland par le Grand Tronc sans violer aucunement les conditions du contrat qui seront toutes remplies du moment que le trafic sera rendu à Québec.

M. FIELDING : Pas en hiver.

M. R. L. BORDEN : Québec est un port canadien.

M. FIELDING : Port-Arthur l'est aussi.

M. R. L. BORDEN : C'est parfaitement vrai, et lorsque la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a rendu son trafic à Port-Arthur, elle a accompli tout ce qu'on exige d'elle dans le contrat.

M. FITZPATRICK : Les termes du contrat sont " un port canadien océanique."

M. R. L. BORDEN : Le ministre n'a pas dit " un port canadien océanique," il a dit " un port canadien." Il se trouve que le port de Québec est fermé pendant une partie de l'année et qu'il faut transporter ailleurs le trafic océanique. Ma prétention est que le contrat permet à la Compagnie du Grand Tronc de transporter son trafic à Portland. Je serais disposé à accepter la proposition de l'honorable premier ministre, mais nous ne pouvons pas en comité proposer un amendement à cette résolution, parce qu'il n'y en a qu'une seule se rapportant à tout le contrat. Nous pourrons proposer des amendements plus tard lorsque la Chambre siégera en comité général sur le bill.

M. LOGAN : L'honorable chef de l'opposition me permettra-t-il de lui poser une question. Supposons que la Compagnie du Grand Tronc expédie un wagon chargé de grain en hiver sans itinéraire tracé d'avance lorsque le chemin de fer sera construit jusque dans les provinces maritimes. Prétend-il que le Grand-Tronc-Pacifique pourrait livrer ce grain à Québec à la Compagnie du Grand Tronc, qui le transportera à Portland et que cela ne sera pas une violation du contrat ?

M. R. L. BORDEN : Je ne sais pas ce que mon honorable ami veut dire par " itinéraire non tracé d'avance." Je ne vois pas comment le Grand-Tronc-Pacifique puisse transporter un wagon de grains sans lui tracer son itinéraire d'avance.

M. LOGAN : Sans que l'expéditeur ait choisi lui-même l'itinéraire. Supposons que le grain soit à destination de Liverpool.

M. R. L. BORDEN : S'il est à destination de Liverpool sa route est tracée. Je ne comprends pas ce que mon honorable ami veut dire. Voudra-t-il s'expliquer plus clairement ?

M. LOGAN : Je vais essayer. Si l'expéditeur de l'ouest expédie du grain à Liverpool et si la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique transporte ce grain jusqu'à Québec, l'honorable député prétend-il qu'à cet endroit, cette compagnie pourrait le remettre au Grand Tronc qui le transporterait à Portland sans qu'il y ait violation d'aucune disposition du contrat ?

M. R. L. BORDEN : Vraiment la question est très curieuse. Si l'on donne la destination du grain il faut dire en même temps par quelle route il sera expédié. Si l'expéditeur choisit la route du Grand-Tronc-Pacifique jusqu'à Moncton ou Halifax, il faudra que le grain suive cette route. S'il expédie son grain à Liverpool par voie de Portland, il faudra encore qu'il suive cette route.

M. FIELDING : Supposons qu'à un point quelconque de l'ouest, quelqu'un demande à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de lui transporter un wagon de grain sur connaissement direct en destination de Liverpool, mais que la route ne soit pas désignée d'une façon spéciale, mon honorable ami prétend-il que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pourrait envoyer ce chargement de grain par le chemin du Grand Tronc jusqu'à Portland sans violer son contrat ?

M. R. L. BORDEN : Je ne crois pas que ce soit ainsi que les choses se passent. On nous dit que l'itinéraire est toujours tracé.

Si ce n'est pas vrai, mon honorable ami devrait m'en donner quelque preuve. Si l'expéditeur dit qu'il veut envoyer son grain par le Grand-Tronc-Pacifique et qu'il n'y a pas d'autres stipulations dans la lettre de voiture, je crois que le Grand-Tronc-Pacifique serait obligé en toute probabilité de transporter ce grain jusqu'à Moncton, Saint-Jean ou Halifax. Mais ce n'est pas l'objection que je soulève dans le moment. Mon objection est que le Grand Tronc peut toujours régler l'itinéraire du transport et faire en sorte qu'il passe par Québec, il pourra l'acheminer vers Portland sans violation du contrat.

M. FIELDING : Je ne pense pas comme l'honorable chef de l'opposition, que le Grand Tronc puisse stipuler l'itinéraire du transport. C'est l'expéditeur qui décide cet itinéraire. C'est son droit de choisir la route qu'il préfère et nous ne pouvons pas le lui enlever. N'importe quelle loi que nous pourrions faire à ce sujet ne pourrait lui enlever ce droit. Si un expéditeur de Winnipeg dit : je veux que mon grain passe par Portland, sa volonté doit être respectée ; mais s'il ne spécifie pas la route, alors le Grand-Tronc-Pacifique est obligé de le transporter entièrement sur sol canadien jusqu'à un port océanique canadien.

M. R. L. BORDEN : Je dis que le Grand-Tronc, avec le pouvoir qu'il a de diriger l'administration du Grand Tronc, pourra s'arranger de façon que le grain soit envoyé à Québec, et lorsqu'il aura atteint cette ville, le Grand Tronc pourra en prendre possession et le transporter à Portland en dépit de tout article du contrat.

L'honorable M. FIELDING : Le Grand Tronc n'aura pas, en ce qui a trait à cette entreprise, d'autres pouvoirs que ceux que lui confère le contrat, et celui-ci déclare expressément que le Grand-Tronc-Pacifique, à moins qu'un autre itinéraire ne soit indiqué par l'expéditeur, ne pourra pas s'acheminer dans une autre direction que vers un port de mer du Canada les marchandises qu'on lui aura confiées le long de sa ligne mère ou de ses embranchements dans l'ouest du pays. Si le propriétaire des marchandises s'enquiert seulement du prix du transport dans un port océanique sans mentionner Portland en particulier, le Grand-Tronc-Pacifique est tenu par les stipulations les plus claires à rendre les articles dans un port du Canada, sans pouvoir faire autrement. Qu'on me permette de lire les articles 42 et 43 du contrat. L'article 42 stipule que :

Il est par les présentes déclaré et reconnu entre les parties à ce contrat que le gouvernement du Canada accorde l'aide stipulée aux présentes dans l'intention formelle d'encourager le développement du commerce du Canada et le transport des marchandises par des voies canadiennes.

Voilà une stipulation incorporée dans la loi, afin que le principe, l'intention et le but de la convention ne donnent lieu à aucun malentendu. L'article ajoute :

La compagnie accepte à ces conditions, et convient que tout le fret originant sur la ligne du chemin de fer ou ses embranchements, lorsque l'expéditeur ne désignera pas spécialement une autre route, sera, lorsqu'il sera destiné à des endroits en Canada, transporté par le territoire canadien, ou entre les ports intérieurs du Canada, et que le tarif d'entier parcours sur le commerce d'exportation du point d'origine au point de destination ne sera en aucun temps plus élevé par la voie des ports canadiens que par celle des ports des Etats-Unis, et que toutes les marchandises, lorsque l'expéditeur ne désignera pas spécialement une autre route, seront transportées aux ports de mer du Canada.

Et l'article 43 décrète que :

La compagnie convient de plus que dans toute affaire tombant dans ses attributions, elle n'encouragera ni ne conseillera, directement ou indirectement, le transport de ce fret par d'autres routes que celles ci-dessus stipulées, mais que, sous tous rapports, elle fera de bonne foi tout en son pouvoir pour se conformer aux conditions auxquelles l'aide publique lui est accordée, savoir, le développement du commerce par les voies canadiennes et par les ports de mer du Canada.

Il n'y a pas dans aucun langage d'expressions plus fortes, plus claires ou plus précises. Elles sont assurément plus fortes, plus claires et plus précises que celles dont s'est servi l'un de nos bons amis de la gauche qui avait antérieurement rédigé une proposition en amendement visant au même but.

M. R. L. BORDEN : Et, lorsque nous avons demandé que ces expressions importantes, claires et précises s'appliquent, non seulement, au Grand-Tronc-Pacifique, mais au au Grand Tronc lui-même, mon honorable ami a combattu notre proposition.

L'honorable M. FIELDING : Parce que cette entreprise concerne le transport des produits reçus par le Grand-Tronc-Pacifique dans l'ouest du Canada et non par le Grand Tronc le long de la voie ferrée qui sera construite jusqu'à Winnipeg et à partir de cette ville jusqu'à Québec et Moncton sur le chemin de fer de l'Etat loué par le Grand-Tronc-Pacifique. Il ne s'agit pas du Grand Tronc dans cette affaire. Les marchandises seront transportées par le nouveau chemin du Grand-Tronc-Pacifique et par la nouvelle voie ferrée de l'Etat et remises à l'Intercolonial à Moncton et elles ne passeront pas sur l'ancien réseau du Grand Tronc de chemin de fer.

M. CLANCY : Existe-il entre le Grand-Tronc-Pacifique et le Grand Tronc les mêmes rapports qu'entre le Grand-Tronc-Pacifique et les autres voies ferrées ? Est-ce que le Grand-Tronc-Pacifique et le Grand Tronc ne forment pas une même corporation sous des noms différents ? Lorsqu'un expéditeur voudra faire transporter un wagon de grain à Liverpool et demandera au

bureau du Grand-Tronc-Pacifique quelle est la voie la plus rapide et la plus économique, est-ce que l'employé du Grand-Tronc-Pacifique ne lui apprendra pas qu'en dirigeant son grain vers Portland par le Grand Tronc, ce grain parviendra à destination de douze à vingt-quatre heures plus tôt que s'il le dirige sur Moncton et, de là, sur Saint-Jean ou Halifax et que le transport coûtera le même prix dans les deux cas ? Le ministre veut-il dire que, dans ce cas-là, l'expéditeur ne favoriserait pas le jeu du Grand-Tronc-Pacifique et du Grand Tronc ? En vérité, le Grand Tronc est virtuellement libre d'administrer à sa guise le Grand-Tronc-Pacifique. Si le Grand Tronc était lié par les mêmes engagements que le Grand-Tronc-Pacifique, il aurait un argument à invoquer. Malheureusement, ayant signé un contrat avec une compagnie de chemin de fer sur laquelle le Grand Tronc a la haute main, il faut nous attendre que le Grand-Tronc-Pacifique fera de son mieux pour diriger le grain sur Portland par la voie du Grand Tronc. Nos adversaires sont tombés dans un piège et ont pris des engagements envers une compagnie qui a tout intérêt à transporter les marchandises dans un port américain. Pouvaient-ils choisir une autre voie ferrée du Canada qu'ils auraient pu aussi difficilement empêcher de rendre les marchandises dans des ports des Etats-Unis ? Le ministre des Finances peut-il en indiquer une seule ? Il semble s'être désisté de tout recours, pour ainsi dire, en négligeant d'imposer des obligations à la corporation qui est l'âme dirigeante de toute l'entreprise. Le Grand-Tronc-Pacifique n'a aucun intérêt dans le pays ; il n'y a pas placé un seul dollar. Ce n'est qu'un nom, qu'une chimère, en ce qui a trait à la réglementation des tarifs. Son existence sera toujours fictive. Pourtant, le ministre refuse obstinément de lier le Grand Tronc, la véritable corporation sur laquelle il faudrait avoir de l'empire et avec laquelle nous formons une société.

M. FIELDING : La meilleure réponse à faire à l'assertion de l'honorable député qui déclare que cette compagnie est fictive, qu'elle n'a pas placé un seul dollar au Canada, serait probablement de dire que je détiens, en ma qualité officielle, $5,000,000 déposés par cette compagnie.

M. CLANCY : Qu'est-ce que cela prouve ?

M. FIELDING : C'est la meilleure preuve que je puisse fournir à l'honorable député et je regette qu'elle ne lui plaise pas. Quant à la position relative du Grand Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique, l'honorable député me semble confondre deux choses. Le trafic en question n'appartiendra pas au Grand Tronc ; les marchandises seront amenées de l'ouest par le Grand-Tronc-Pacifique, et, conséquemment, seront sujettes aux clauses du présent contrat. A partir de Winnipeg, elles suivront la nouvelle voie ferrée de l'Etat qui aura été livrée au Grand-Tronc Pacifique. Elles tomberont donc sous le coup du contrat.

M. CLANCY : Le ministre prétend-il que, lorsque les denrées seront rendues à Winnipeg, le Grand Tronc négligera ses propres intérêts et n'offrira pas des conditions plus avantageuses afin de les diriger sur Portland ?

M. FIELDING : L'expéditeur doit avoir la libre disposition de ses marchandises ; aucune loi qu'adopterait la Chambre ne peut ni ne doit le priver du droit de les expédier par la route qui lui convient. Aussi, nous n'entendons pas le gêner dans l'exercice de ce droit. Quant au Grand-Tronc-Pacifique qui sera chargé du transport des denrées qu'on lui confiera dans l'ouest, il ne saurait rien faire pour détourner les marchandises des ports canadiens, sans enfreindre les stipulations du contrat.

M. CLANCY : Le Grand Tronc qui, à proprement parler, ne se rend pas dans l'ouest n'en aura pas moins la haute-main sur le transport des marchandises du jour où elles seront confiées à la compagnie.

M. FIELDING : Non, ce sera le Grand-Tronc-Pacifique.

M. CLANCY : Que le ministre veuille bien m'écouter un instant et il comprendra ce que je veux dire. En théorie, le Grand-Tronc-Pacifique sera chargé du transport ; mais, en réalité, ce sera le Grand Tronc. C'est ce qui arrivera dès le jour où un employé entrera en fonctions dans l'ouest. Or, le ministre croit-il que dans le cours ordinaire des affaires, le Grand Tronc, ayant la haute-main sur le transport des marchandises, agira contre son propre intérêt ? Si c'est possible, il transportera ces marchandises sur son propre réseau.

M. FIELDING : Cela est impossible, vous dis-je.

M. CLANCY : Je ne demanderai pas au ministre d'avouer le contraire. Cependant, chaque fois que le Grand Tronc pourra le faire, il transportera ces marchandises sur son propre réseau. Le ministre ne le niera pas.

M. FIELDING : Le monde est égoïste, j'en conviens.

M. CLANCY : Comme l'égoïsme aura ses coudées franches dans le présent cas ! Evidemment, le Grand-Tronc-Pacifique ne confiera pas un seul dollar valant du trafic à un chemin de fer autre que le Grand Tronc. Ainsi se font les affaires. Du jour où le Grand-Tronc-Pacifique pénétrera dans l'ouest le Grand Tronc y aura accès et il offrira des avantages, des conditions et des prix tels que l'expéditeur trouvera avantageux de faire passer ses marchandises sur la voie de cette compagnie. Il attend à Québec les denrées pour les rendre à l'extrémité de son réseau. Il ne dépensera rien pour les trans-

porter plus loin qu'il ne sera nécessaire. De Québec à Saint-Jean, il y a 489 milles, et de Québec à Portland, 316 milles seulement. Le ministre prétend-il que le Grand Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique également ne rendront pas les marchandises à Portland plutôt qu'à Saint-Jean ? A mes yeux, c'est une absurdité de croire le contraire ; cela n'arrive et n'arrivera jamais. Le ministre le sait, si le Grand Tronc n'avait pas d'installations terminales à Portland, il pourrait dire : Nous n'avons que faire d'imposer des obligations au Grand Tronc. Mais le Grand-Tronc a sa tête de ligne dans la cité de Portland. A Québec, il est prêt à recevoir les marchandises. Il a l'avantage d'avoir une ligne plus courte et, s'il réussit à s'emparer du trafic, il le dirigera vers Portland. Il ne transportera pas une seule livre de marchandises à Saint-Jean, s'il lui en coûte moins pour les rendre à Portland.

Un député me fait observer que le Grand-Tronc-Pacifique est sous la dépendance du Grand Tronc. Cela est évident. Il va sans dire que le Grand Tronc administrera le Grand-Tronc-Pacifique à son avantage plutôt que dans l'intérêt du pays. L'intérêt de la compagnie et celui du pays viendront fréquemment en conflits. Le ministre sait que cela est d'occurrence journalière. Et il semble dire que, dans le présent cas, les intéressés dérogeront à l'usage établi. N'est-ce pas là une singulière prétention ? S'il pouvait établir que, grâce à la construction de ce chemin et à la formation de cette société, on aurait de plus grands avantages qu'aujourd'hui à transporter les produits canadiens aux ports du Canada, je tomberais d'accord avec lui. Le ministre prétend-il nous dire qu'il a obvié à l'inconvénient du transport des denrées à Portland, parce que la cité de Québec est à dix-huit ou dix-neuf milles plus loin de Portland que la cité de Montréal ? Prétend-il que cela compte pour quelque chose au point de vue du transport? Espère-t-il engager le Grand Tronc à diriger les marchandises sur Saint-Jean plus qu'il ne le faisait autrefois ?

M. FIELDING : Je crois que le contrat renferme les stipulations nécessaires à cette fin.

M. CLANCY : Mais, abstraction faite du contrat, existe-t-il quelque avantage ? Lorsque les marchandises seront rendues à Québec ou à Montréal, y aura-t-il un avantage réel à les transporter à Portland ou à Saint-Jean ?

M. FIELDING : Je crains de ne pas comprendre mon honorable ami.

M. CLANCY : Si le ministre ne me comprend pas, cela peut dépendre de moi. Je demande si nous avons de meilleures garanties que les marchandises rendues à Québec par le Grand-Tronc-Pacifique ou à Montréal—advenant la construction d'une ligne de North-Bay à Montréal—grâce aux avantages offerts

à l'expéditeur, seront plutôt transportées de Montréal à Portland que de Québec à Portland ? Autrement dit, y a-t-il quelque raison de ne pas les rendre à Portland aussi bien qu'à Montréal.

M. FIELDING : Supposons qu'un expéditeur s'enquière des tarifs de transport entre Winnipeg, point de concentration, et Liverpool ; peu lui importe, au seul point de vue des affaires, que ses marchandises soient transportées par un chemin de fer canadien plutôt que par une voie ferrée américaine. Cependant, ainsi que je l'ai fait observer au leader de l'opposition à la dernière session au cours du débat sur cette question, nous croyons que, ayant stipulé que le transport entre Winnipeg et Liverpool, par exemple—choisis comme points extrêmes—ne coûtera pas plus cher par les ports du Canada que par ceux des Etats-Unis, un sentiment de patriotisme portera l'expéditeur canadien à choisir de préférence la route canadienne, puisque cela ne lui coûtera pas plus cher. Nous avons plus de confiance que nos bons amis de la gauche semblent en avoir dans les bonnes dispositions de l'exportateur de l'Ouest, à l'égard des ports canadiens de préférence aux ports des Etats-Unis.

M. CLANCY : Le ministre semble faire plus de fond que nous sur la bêtise humaine. Règle générale, les gens agissent sensément. Le ministre a mis la population dans l'impossibilité de réaliser ses désirs. Il sait que le Grand Tronc aura soin de favoriser le Grand-Tronc-Pacifique qui, de son côté, le favorisera. S'il en est ainsi quelle route suivront les marchandises ? La route qui offrira des avantages réciproques à ces deux compagnies. Le Grand-Tronc-Pacifique est financièrement intéressé au sort du Grand Tronc, indépendamment de la question des tarifs de transport et, nonobstant le gouvernement ou les lois que nous pourrions adopter, il fera en sorte de diriger les marchandises vers les voies qui conviendront le mieux aux deux compagnies. Comment obvier à cette inconvénient ? Il aurait fallu ne pas conclure ce contrat. Il ne sert de rien de dire : Nous avons adopté des lois sévères ; nous avons imposé des obligations au Grand Tronc, nous en avons aussi imposé au Grand-Tronc-Pacifique. Le ministre sait qu'il est impossible de lier ces compagnies. A quoi bon conclure un marché avec celui que vous ne pouvez pas lier ? Malheureusement, le ministre a formé une société avec une puissante corporation et il vient maintenant confesser à la Chambre qu'il lui est entièrement impossible de lier les mains à son associé.

M. HEYD : La compagnie ne sera-t-elle pas liée par son intérêt personnel ?

M. BENNETT : Cet intérêt personnel l'a engagée l'an dernier à transporter 8,000,000 de boisseaux de grain à Buffalo.

M. CLANCY : J'apposerai à l'honorable député les propres paroles du ministre des

Finances. Il dit que le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique, c'est bonnet blanc et blanc bonnet.

M. HEYD : Supposons qu'ils aient les mêmes intérêts et qu'on puisse établir qu'il serait avantageux pour tous deux de rendre les marchandises dans les ports canadiens, l'honorable député serait-il satisfait ?

M. CLANCY : Si mon honorable ami peut prouver qu'on peut transporter les marchandises à une plus grande distance en moins de temps, sa cause est bonne. Mais je crains qu'il se trouve dans une position bizarre. Le ministre des Finances est maintenant tenu d'avouer, contre son gré, que la Chambre a signé un contrat avec une puissante corporation sur laquelle il n'a aucun empire, car celle-ci fera prendre aux marchandises la route qui lui conviendra. Or, en vertu de la convention, il y va de l'intérêt de la compagnie de les transporter par les voies américaines jusqu'aux ports des Etats-Unis. Telle est la portée du contrat, à moins qu'on ne puisse contrôler la compagnie au moyen du contrat antérieur.

M. HEYD : Ou de l'intérêt personnel.

M. CLANCY : L'honorable député n'a pas d'autre intérêt que son intérêt personnel, n'est-ce pas ? De même ces deux corporations ont un intérêt identique. Le Grand Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique sont une seule et même chose, et le Grand Tronc trouvera des avantages à transporter les marchandises dans les ports américains où il a placé $25,000,000 dans la construction de ses voies ferrées et de ses installations de tête de ligne.

M. FIELDING : Le représentant de Bothwell (M. Clancy) avouera, je l'espère, que, si le Grand Tronc n'est pas disposé à rendre ses marchandises dans les ports des provinces maritimes en passant par la division de Winnipeg à Québec et à Moncton, il ne voudrait certainement pas les y transporter en passant sur le réseau actuel. S'il prétend que le Grand Tronc ne consentira pas à transporter les marchandises que lui auront confiées les expéditeurs de l'ouest sur la nouvelle voie que le gouvernement doit construire, alors il ne consentira pas davantage à les transporter sur le chemin de fer qui existe aujourd'hui. L'honorable député sera bien obligé d'en faire l'aveu. Je voudrais maintenant qu'il nous explique cette étrange situation. Il nous a dépeint le Grand Tronc comme une compagnie redoutable, sur laquelle, dit-il, nous ne pouvons exercer aucun empire. Ni la présente loi, dit-il, ni aucune autre, ne peut nous permettre d'imposer des obligations à la Compagnie du Grand Tronc en pareille matière. Mon honorable ami fait une assertion catégorique ; je ne dis pas qu'il est allé trop loin, cependant, que faut-il penser, lorsque nous nous rappelons ce qui s'est passé ici même il y a deux ou trois jours, alors que le représentant d'Hastings-nord a pris la parole et a déclaré—je cite de mémoire :

Nous, membres de l'opposition, nous étions prêts jusqu'au dernier à venir en aide au Grand Tronc pour lui permettre de construire un chemin de fer depuis North-Bay jusqu'au Pacifique, donnant carte blanche à cette misérable compagnie du Grand Tronc.

Voilà la déclaration d'un membre de l'opposition.

Quelques VOIX : Non.

M. FIELDING : Je vois avec plaisir que nous avons poussé quelques-uns de nos adversaires à crier " non." Il était temps qu'ils disent " non ." Ou plutôt, ces dénégations sont trop tardives. Nul ne niera que le député d'Hastings-est (M. Northrup) ne soit un membre très capable, très habile et très influent de l'opposition. Nous l'écoutons toujours avec beaucoup de respect et il plaide sa cause avec vigueur. L'honorable député, sans faire aucune restriction, a déclaré que les membres de l'opposition, jusqu'au dernier—je cite ses paroles de mémoire—étaient prêts à venir en aide à la Compagnie du Grand Tronc pour lui permettre de mener à bonne fin son premier projet de construire une voie ferrée depuis North-Bay jusqu'à Winnipeg et à l'océan Pacifique. Et son entourage d'applaudir. Le représentant de Selkirk (M. McCreary) dont je constate l'absence avec regret, se leva pour poser une question. Du reste, je citerai intégralement cette partie du débat, afin qu'on ne m'accuse pas de dénaturer les paroles de l'honorable député. Lorsque je fais une citation, je n'aime pas à entendre dire " non."

M. POPE : On vous dit " non ", lorsque vous cherchez à nous mettre tous en cause.

M. FIELDING : Ce n'est pas moi qui met l'honorable député en cause, c'est le représentant d'Hastings-est (M. Northrup). Le député d'Hamilton (M. Barker) m'a déjà reproché de n'avoir pas pris à partie certains députés lorsque je les ai entendus faire certaines déclarations ; pourtant, nos adversaires étaient présents lorsque l'honorable député d'Hastings——

M. POPE : Je n'étais pas présent.

M. FIELDING : Je ne sais pas si l'honorable député était présent, mais un grand nombre de membres de la gauche étaient dans cette enceinte et ils ont applaudi le représentant d'Hastings (M. Northrup).

M. FOWLER : Nous serions plus souvent absents, si nous suivions votre exemple.

M. FIELDING : Je m'absente pour travailler.

Une VOIX : Nous en avons la preuve.

M. FIELDING : J'en donne d'excellentes preuves.

M. TARTE : Ce n'est un secret pour personne.

M. FIELDING : Je n'en fais pas un mystère, il est vrai. L'honorable député d'Hastings-est citait un discours de sir Rivers-Wilson auquel on a souvent fait allusion. Sir Rivers-Wilson avait parlé de l'opposition que le Grand Tronc avait éprouvée dans cette Chambre ; après avoir cité ce passage de son discours, l'honorable député ajouta :

D'où est venue cette opposition ? Non pas de la loyale opposition de Sa Majesté, car, nous avons toujours été partisans de la proposition primitive formulée par la Compagnie du Grand Tronc.

Quelques VOIX : Continuez.

M. FIELDING (lisant) :

Toutes ces difficultés, tous ces embarras dont il se plaint dans sa lettre au premier ministre auquel il adresse des félicitations pour l'habilité consommée qu'il a déployée à surmonter ces difficultés, tous ces embarras, dis-je, ne sont pas le fait des membres de l'opposition, mais ce sont les collègues du chef du cabinet et ses partisans qui les ont soulevés dans les assemblées secrètes tenues à ce sujet.

A un moment donné, on nous dit que le gouvernement a accordé au Grand Tronc tout ce qu'il désirait ; la compagnie n'avait qu'à exprimer un désir pour le voir réalisé. L'instant d'après, le député de Halton emploie une demi-heure à prouver que la Compagnie du Grand Tronc désirait autre chose, mais que le gouvernement du jour lui a imposé un projet dont elle ne voulait pas entendre parler. Je ne comprends pas comment on peut concilier ces deux assertions. Je poursuis ma citiation :

Nous n'avons jamais été en lieu d'exprimer notre avis, sauf que nous nous sommes déclarées partisans. . . . . et j'ajoute que nous sommes toujours partisans—

A vrai dire, il y a trois ou quatre jours que ces paroles ont été prononcées ; il faut tenir compte des variations que le temps amène :

—de la construction d'un chemin de fer par la Compagnie du Grand Tronc, de North-Bay au Pacifique, comme la compagnie elle-même le voulait.

Et dire que l'honorable député de King (M. Fowler), au comité des chemins de fer, ne cessait de s'en prendre au Grand Tronc, déclarant qu'il fallait à aucun prix lui permettre d'adopter le projet de son choix ! Et voilà que le représentant d'Hastings-est affirme que les membres de l'opposition jusqu'au dernier, y compris le député de King et le représentant de Compton, sans en excepter un seul, étaient favorables au premier projet du Grand Tronc de chemin de fer.

Quelques VOIX : Continuez votre lecture.

M. FIELDING : C'est un morceau si choisi qu'il n'en faut rien perdre :

En présence de ce document adressé au premier ministre, le félicitant d'avoir vaincu toutes ces difficultés, il est bon de connaître la nature de ces embarras, afin que tout le poids du blâme retombe non pas sur l'opposition qui a été tout à fait étrangère à la chose, mais bien sur les épaules de ceux qui sont responsables de toutes ces difficultés.

Ce n'est pas l'opposition qui a entravé les projets du Grand Tronc, voici qu'on déclare ouvertement que cette compagnie aurait obtenu de l'opposition tout ce qu'elle désirait ; Elle n'avait qu'à présenter sa demande.

Ici, M. McCreary intervint :

M. McCREARY : Faut-il comprendre que l'honorable député (M. Northrup) déclare au nom de l'opposition, que celle-ci aurait appuyé la requête de la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc demandant l'autorisation de construire une voie ferrée de North-Bay jusqu'à la plage du Pacifique, en passant au nord du lac Winnipeg ? Telle fut la première demande du Grand Tronc. En approuvant ce projet, l'honorable député reflète-t-il le sentiment du parti conservateur ?

L'honorable député d'Hastings avait déjà dit que tous et chacun, sans faire aucune exception, étaient favorables à cette politique. M. Northrup ajouta :

M. NORTHRUP : L'honorable député (M. McCreary) me pose une question pertinente et je lui répondrai. Je n'ai reçu aucun mandat pour parler au nom de l'opposition, cela va sans dire. Pourtant, exprimant mon opposition personnelle et ayant entendu une foule de députés de la gauche se prononcer, je déclare sans hésitation qu'à mon avis l'opposition entière était et est encore disposée à prêter la main à la Compagnie du Grand Tronc pour lui permettre de prolonger sa voie à l'ouest de North-Bay. Qu'elle établisse son chemin où elle voudra pourvu que ce soit à une distance suffisante des autres lignes.

M. CLANCY : A quelle conclusion l'honorable ministre veut-il en venir ?

M. FIELDING : Je veux faire observer que, lorsque ces paroles furent prononcées dans cette enceinte, on n'entendit pas les cris de " Non! non! " qui se sont fait entendre ce soir lorsque nous les avons rappelées à nos adversaires. Ce n'était pas " non, non," mais " oui, oui." Il y eut un tonnerre d'applaudissements et le député d'Hastings-est (M. Northrup) comprit qu'il s'agissait de marques d'approbation car il ajouta :

M. NORTHRUP : L'honorable député comprendra par les marques d'approbation qui ont accueilli ma déclaration que je n'ai pas trop mal interprété le sentiment de ceux qui m'entourent.

Je m'aperçois que le chef de l'opposition cherche à échapper aux conséquences de cette malencontreuse déclaration concernant l'opposition——

Nous avons toujours été partisans.

Il a vaguement fait allusion à des conditions qu'il imposerait à la Compagnie du Grand Tronc, bien que j'ignore quelles sont ces conditions. Toutefois, elles ne peuvent plus lui servir de moyen de défense, car le député de Bothwell, au cours des observa-

tions qu'il vient de faire, a déclaré qu'il ne servait de rien de s'entendre avec le Grand Tronc, que cette compagnie éluderait n'importe quelle loi que nous adopterions. Pourtant, l'honorable député est disposé à donner carte blanche à ces méchantes gens du Grand Tronc. Le député de Toronto-ouest les appelle des faiseurs. Sir Charles Rivers-Wilson, un faiseur; lord Welby, un faiseur; M. Charles M. Hays, M. Wm. Wainwright, M. John Bell, des faiseurs. Tous des faiseurs; pourtant c'est à ces personnes, au dire du député d'Hastings-est, que les membres de l'opposition jusqu'au dernier, comme un seul homme, étaient prêts à confier toute l'entreprise.

M. LEFURGEY : Les renseignements sur ce sujet semblent être fort rares. Nous nous sommes efforcés tout l'après-midi et toute la soirée d'obtenir des éclaircissements du ministre de la Justice, du ministre des Finances et du leader du gouvernement, mais le succès n'a pas couronné nos efforts. Lorsqu'un semblable projet est soumis au pays, un projet dont le but serait de faire des ports des provinces maritimes des ports nationaux et le développement des ports de Montréal et de Québec, il est étrange que nous ne puissions pas obtenir des renseignements auprès du gouvernement. Les masses de renseignements concernant ce projet que le premier ministre prétendait posséder sont tombées à rien.

J'ai pris beaucoup de peine pour me procurer le "Railways News" et obtenir une notion exacte de ce qui s'est passé à cette réunion d'actionnaires. Chacun semblait être à l'affût de cette publication. Elle donne apparemment un aperçu de l'opinion qu'entretiennent le président du Grand Tronc et ses collègues concernant ce projet. Si l'on en juge par les déclarations de sir Rivers-Wilson et de quelques autres personnes, les obligations qu'assume la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer relativement à ce projet qui entraînera la dépense de $150,000,000 à $200,000,000 ne nuiront en aucune façon à son crédit. En toute justice, le compte rendu de cette assemblée si importante devrait se trouver entre les mains de chaque membre de la députation. Je conseille au premier ministre de se procurer ce compte rendu publié dans le "Railway News", organe des institutions financières et des compagnies à fonds social, qui renferme l'historique des chemins de fer dans le n° 297 du 91e volume de ce journal fondé en 1844, inscrit comme tel dans les registres de l'hôtel général des postes, édition du samedi, 12 mars 1904, prix 6 deniers.

M. BENNETT. Quelle est la couleur de l'encre ?

M. LEFURGEY : Ce journal est publié à Londres, en Angleterre. Le prix est peu de chose, si seulement nous étions dans un endroit où nous pourrions nous procurer un numéro, mais cela est impossible. Dans ses commentaires au sujet de cette assemblée, on lit dans un article de tête :

Pour de plus amples détails concernant cette importante assemblée, nous renvoyons nos lecteurs au compte rendu que nous publions dans une autre page. Des nouvelles télégraphiques d'Ottawa reçues depuis l'assemblée, annoncent que la ratification du traité conclu entre la compagnie et le gouvernement canadien y est accueillie avec satisfaction, bien que le gouvernement eût confiance dans ce résultat, à cause des conditions favorables que renferme la nouvelle convention.

Au lieu de lire ce document, je demanderai au premier ministre la permission de le déposer sur le bureau et de l'insérer dans les débats, comme la chose se pratique lorsque le ministre des Finances et ses collègues soumettent à la Chambre des documents d'une grand importance.

Sir WILFRID LAURIER : Le règlement s'y oppose.

M. FIELDING : On m'a refusé ce privilège.

M. BENNETT : Lisez d'abord la version française.

M. LEFURGEY : Force m'est de le lire dans l'intérêt du pays.

Sir WILFRID LAURIER : Je donnerai à mon honorable ami un conseil qui pourra lui être utile. Au cours de la présente session, le chef de la gauche a lu le compte rendu des délibérations de cette assemblée des actionnaires de la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer. Ce compte rendu, si je ne me trompe pas, était clavigraphié, mais le député de Toronto nous a appris l'autre jour—nous tenons peut-être ce renseignement du chef de l'opposition—qu'il l'avait fait imprimer à Toronto. L'impression de quelques exemplaires de plus coûterait peu de chose.

M. BENNETT : Les ateliers d'imprimerie sont brûlés.

M. LEFURGEY : J'apprends avec plaisir que quelqu'un a porté assez d'intérêt à cette question pour faire imprimer et distribuer ce document à ses dépens. Ce serait une excellente chose de mettre les membres de la Chambre à même de feuilleter ce document et le mémoire préparé par l'honorable M. Blair.

ASSEMBLEE DES ACTIONNAIRES DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU GRAND TRONC DU CANADA.

L'assemblée générale semestrielle des propritaires de ce chemin de fer a eu lieu à l'hôtel de la rue Cannon, le mardi, 8 mars 1904, sous la présidence de sir Charles Rivers-Wilson, G.C.M.G., C.B.

M. FIELDING : L'honorable député a-t-il donné correctement le nom de l'hôtel.

M. LEFURGEY : Je le crois.

M. FIELDING : Le rapport que nous avons est différent ; il mentionne un autre hôtel.

M. FITZPATRICK : N'est-ce pas l'hôtel Terminus ?

M. LEFURGEY (lisant) :

Le président—M. Norman va faire lecture de l'avis de convocation de l'assemblée.

Le secrétaire (M. H. H. Norman) fait lecture de l'avis de convocation.

Le président (qui est accueilli par des applaudissemets)—Mesdames et messieurs, nous avons eu l'agréable tâche, lors de plusieurs assemblées générales, de déclarer que les opérations de chaque semestre accusaient un accroissement de la prospérité de la compagnie. Le rapport du semestre terminé le 31 décembre dernier n'est pas une exception à la règle, car nous pouvons annoncer de nouveau que les recettes et les bénéfices dépassent ceux de n'importe quelle année antérieure. (Applaudissements.) J'espère que vous ne souffrirez pas que la satisfaction que vous devez naturellement ressentir en présence d'un pareil résultat soit amoindrie par les débuts défavorables de l'année 1904. La forte diminution des recettes pendant les deux derniers mois doit être uniquement attribuée à la rigueur inusitée de la température qui a prévalu au Canada avec une persistence presque inconnue de mémoire d'homme. Un état de choses si anormal et transitoire ne justifie aucunement le découragement qui semble s'être emparé de certains actionnaires. (Applaudissements.)

M. FITZPATRICK : Vous avez omis le mot " timides."

M. LEFURGEY (lisant) :

Franchement, je ne saurais comprendre les craintes qui ont été exprimées en certains lieux et dont un peu de réflexion aurait démontré l'entière inanité. Le progrès de nos affaires suivait sa marche accoutumée jusqu'à la dernière heure de 1903 et il n'y a pas lieu de croire que notre trafic sera moins satisfaisant quand les rigueurs inusitées de la température se seront apaisées. (Applaudissements.) Il nous faudra regagner le temps perdu ; mais nous sommes encore au seuil de l'année. Nous avons encore dix mois devant nous et les derniers rapports que nous avons reçus sur l'état de la température et la situation en général sont plus favorables et les marchandises en retard arrivent à destination. Toutefois, nous n'avons pas aujourd'hui à nous occuper du semestre courant mais du semestre écoulé ; c'est sur ce dernier que porteront maintenant mes observations. Les recettes brutes du semestre se sont chiffrées par £3,138,468, accusant une augmentation de £326,590—ou de 11.61 pour 100 comparativement à la période correspondante de 1902. Les recettes provenant du transport des voyageurs accusent une augmentation de $93,533, ou de 10.72 pour 100—

M. FIELDING : De $90,533 ; vous avez lu $93,000.

M. LEFURGEY (lisant) :

—et le nombre des voyageurs transportés qui était de 4,687,651 pendant le semestre expiré le 31 décembre 1902, s'est élevé à 5,139,073 en 1903. Cet accroissement du nombre des voyageurs coïncide avec une légère élévation du passage moyen payé par chaque voyageur qui fut de 3s. 7½d. en 1902 et de 3s. 7¾d. en 1903. On s'attend de ce chef à une amélioration considérable à cause des attraits offerts aux voyageurs par l'exposition de Saint-Louis qui s'ouvrira le 1er mai, et on espère que non seulement les citoyens du Canada, mais aussi les habitants des Etats de la Nouvelle-Angleterre, profiteront des tarifs spéciaux et des avantages que notre compagnie et les chemins de fer ayant des raccordements avec notre réseau leur offriront pour leur permettre de visiter l'exposition. Les recettes provenant du transport de la malle et des colis des messageries se sont accrues de £16,820, augmentation très satisfaisante et équivalant à celle des recettes du transport des voyageurs. Comme d'habitude, le transport des marchandises et du bétail a fourni la plus forte partie de l'augmentation de nos recettes brutes. Nos recettes de ce chef se sont élevées à £1,971,955 pendant le semestre écoulé comparativement à £1.755,488 pendant la période correspondante de 1902, accusant une augmentation de £216,467 ou de 12.33 pour 100, le nombre de tonnes transportées ayant été de 6,738,702 contre 6,148,530, soit une augmentation de 570,172 tonnes. Le prix du transport par tonne a augmenté de 1¾d., en moyenne ; il était de 5s. 10¼d. pendant le dernier semestre et de 5s. 8½d. pendant la période correspondante de 1902. Il y a également eu une augmentation très satisfaisante du taux de transport par mille pour chaque tonne ; ce taux a été le plus élevé des taux des semestres correspondants des cinq dernières années, ayant été de 0.68 d'un 100 par tonne et par mille comparativement à 0.64 d'un 100 par tonne et par mille pendant le semestre correspondant de 1902. Je devrais mentionner une autre amélioration qui s'est produite dans le transport des marchandises. La charge moyenne par wagon a été de 9.84 tonnes. la plus forte que nous ayons jamais transporté. A vrai dire une partie de la différence en plus provient des plus grandes dimensions que nous donnons aux wagons que nous construisons maintenant pour remplacer les anciens d'une contenance moindre; cependant, cette augmentation provient aussi, dans une large mesure, du soin apporté par nos employés au chargement des wagons. Avant de passer à un autre sujet, je dois dire que les recette du semestre écoulé ont été les plus fortes que la compagnie ait jamais perçues pendant la dernière moitié de n'importe quelle année, et que le poids des marchandises et le nombre des wagons transportés ont aussi atteint le chiffre le plus élevé. (Applaudissements.)

Je passe maintenant à un chapitre moins agréable, celui des frais d'exploitation qui, je regrette de le dire, pour des causes communes à tous les chemins de fer des Etats-Unis, et du Canada, continuent à accuser une forte pression, bien que, je le constate avec plaisir, l'augmentation ait été moins accentuée que pendant les deux semestres précédents, si on la compare à l'augmentation des recettes brutes. En vérité on ne peut espérer que la forte augmentation des recettes brutes dont je parlais il y a un instant puisse se produire sans une augmentation plus ou moins équivalente des frais d'exploitation, toutefois, cette dernière a été accentuée par le renchérissement des matériaux en général et, encore plus, par les salaires plus élevés que nous avons été obligés de payer aux employés de toutes les catégories, à cause de la rareté de la main-d'œuvre en général. Le

total des frais d'exploitation pendant le semestre a été de £2,214,084 comparativement à £1,974,821, pendant le semestre correspondant, soit une différence en plus de £239,263. La proportion des frais d'exploitation comparés aux recettes brutes a été de 70.55 pour 100 comparativement à 70.23 pour 100 ; augmentation 0.32 pour 100. Parmi les frais généraux, ceux causés par l'entretien de la voie et des bâtiments sont les seuls à accuser une diminution. Celle-ci est de £814 ; cependant, même ici les salaires ont augmenté de £24,000 à cause de la hausse du salaire quotidien payé aux ouvriers. Toutefois, cette augmentation des salaires a été compensée par la diminution d'autres dépenses provenant du fait qu'une plus grande partie des travaux ont été accomplis pendant le premier semestre de l'année.

Les dépenses relatives à l'entretien de l'outillage accusent une augmentation de £52,485. Il faut attribuer cette augmentation en partie au prolongement du parcours kilométrique. plus encore à l'augmentation des réparations aux locomotives et aux voitures, mais surtout aux gages plus élevés payés à tous les ouvriers des ateliers. En 1903, nous avons construit dans nos propres ateliers, 49 locomotives, 20 voitures pour voyageurs et 1,341 wagons à marchandises de toutes sortes. C'est un résultat très satisfaisant, il faut l'admettre. Le bureau de direction et la compagnie doivent des remerciements à ces deux excellents fonctionnaires : M. McWood, surintendant du département des wagons et M. Robb, surintendant du service de la force motrice. Ils ont droit à des éloges à cause des excellents résultats que je viens de mentionner. Les frais du service de transport sont la cause des trois quarts de l'augmentation de nos dépenses pendant le semestre, soit £179,616.

J'espère, M. le président, que les députés de la droite prêtent attention à ces détails.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami est un piètre lecteur.

M. CLARKE : Je propose que l'honorable député recommence.

Quelques VOIX : Très bien !

M. FITZPATRICK : Mon honorable ami a omis près de sept lignes de suite.

Sir WILFRID LAURIER : Je prends la parole pour demander qu'on observe le règlement. J'insiste pour que les sténographes prennent ce rapport en sténographie et l'honorable député doit lire d'une manière intelligible.

M. LEFURGEY : Je parle d'un ton beaucoup plus élevé que le ton sur lequel mes collègues prononcent leurs discours. Je déclare à l'honorable leader de la Chambre que je n'entends pas endommager mes cordes vocales en criant à tue-tête.

Je ne crois pas qu'il y ait de règlement qui obligent un membre de cette Chambre à ruiner sa santé.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami parle beaucoup mieux qu'il ne lit. C'est toujours un plaisir de l'écouter, mais pas ce soir. C'est toute une affaire que de le suivre.

M. LEFURGEY : Je ne le faisais que par courtoisie pour l'honorable premier ministre.

Lisant (Applaudissements).

M. FIELDING : Nous exigeons que la citation soit conforme, parce que notre intention est de donner aussi la version officielle de ce compte rendu, et il serait regrettable que les deux ne s'accordassent pas. J'espère que l'honorable député ne fera plus d'omissions.

M. LEFURGEY : L'honorable ministre des Finances saura que je cite le rapport tel qu'il est ici, et que je n'omets rien.

M. FIELDING : L'honorable député ne l'a peut-être pas fait exprès, mais il a certainement passé quelque chose.

M. LEFURGEY : Je demande pardon à l'honorable ministre des Finances. Jusqu'à présent, j'ai tout lu ce qu'il y avait sur cette page. L'honorable ministre me toise à son aune,—il suppose que j'agis comme il agirait à ma place.

M. FIELDING : J'omettrais tout.

Sir WILFRID LAURIER : J'insiste pour que le rapport soit sténographié tel qu'il est lu ; aucune correction ne sera permise, à moins que les sténographes ne déclarent que c'est ce qu'ils ont entendu. Il ne leur sera pas permis de copier le document.

M. LEFURGEY : L'honorable premier ministre fait de l'arbitraire.

Sir WILFRID LAURIER : C'est la règle.

M. LEFURGEY : Les corrections sont permises.

Sir WILFRID LAURIER : Pas à ce point. Si dans le compte rendu, il se trouve quelques inexactitudes, l'orateur peut changer un mot ci et là pour mieux rendre sa pensée ; mais l'honorable député sait qu'il n'est pas permis aux sténographes de mettre dans leur rapport quelque chose qu'ils n'ont pas entendu, et j'insisterai pour que cette règle soit observée.

M. LEFURGEY : Le sténographe écoute ce que je lis.

M. FOWLER : J'en appelle au règlement. Je ne crois pas que l'honorable premier ministre interprète fidèlement la règle en disant qu'une citation ne pourrait pas être corrigée, uniquement parce que le sténographe n'aurait pas entendu. L'honorable député affirme qu'il cite intégralement et si certains mots échappent au sténographe, devra-t-on être privé du droit de faire des corrections ?

Sir WILFRID LAURIER : Le sténographe connaît son devoir, et je m'attends à ce qu'il le fasse.

M. FOWLER : L'honorable premier ministre en a appelé au règlement et je demande à l'Orateur de décider.

M. CLANCY : L'honorable premier ministre me paraît poser une nouvelle règle. J'ai remarqué que lorsqu'un député fait une citation, les sténographes suivent attentivement, mais pour plus de facilité, et pour éviter toute erreur, on leur passe l'original. Maintenant, l'honorable premier ne veut pas que l'original soit communiqué aux sténographes.

Sir WILFRID LAURIER : Le sténographe connaît son devoir, et je compte qu'il le fera.

M. CLANCY : Alors, l'honorable premier ministre aurait dû s'abstenir de lui en donner.

M. LEFURGEY : Avec la permission de la Chambre, je continue :

Sur cette somme, pas moins de £92,712—ou plus de la moitié—sont affectés au combustible ; pour l'usage des locomotives. Il faut encore attribuer £15,800 de cette somme, à l'excédent de circulation des locomotives, causé par l'augmentation du trafic, et le reliquat, £76,912, provient de la hausse dans les prix, à l'exception d'une faible somme occasionnée par la chèreté de la main-d'œuvre. Je vous ai expliqué au mois d'octobre dernier, que les prix alors payés pour le combustible, étaient plus élevés que ceux de la période correspondante de 1902, mais que des contrats avaient été signés, à des prix beaucoup plus bas que ceux que nous avons payés de novembre 1902 à avril, 1903, et que pendant les premiers mois de 1904 nous retirerions des bénéfices considérables de cette réduction ; mais je crains que nos espérances, sur ce point, ne se réalisent pas —du moins pour les deux premiers mois—par suite de la température exceptionnellement rigoureuse de cette saison, qui nous a obligé à doubler et même tripler le nombre de locomotives sur les convois que nous avons pu faire circuler, sans compter que ces froids excessifs ont aussi considérablement augmenté la consommation du charbon. Je puis dire que la demande exceptionnelle et les prix sans précédents qui ont été le résultat de la grève dans les mines d'anthracite, il y a deux ans, et qui ont fait hausser le prix du charbon bitumineux, ont aussi causé une surproduction de ce dernier et les propriétaires de mines de charbon bitumineux font déjà des démarches pour obtenir une diminution dans le coût de l'extraction du charbon. Il n'est pas possible de dire encore, si ce but a été atteint, mais quoi qu'il en soit. nous sommes certains d'obtenir des prix plus avantageux dans un avenir rapproché. (Applaudissements.) Les salaires des employés de différentes catégories, sous le titre de " transport " accusent une augmentation de £49,762, ou environ 11 pour 100, dont une partie est attribuable à une augmentation du taux des salaires, mais l'excédent provient surtout du surcroit de trafic qui a nécessité l'emploi d'un plus grand nombre de commis aux écritures et d'ouvriers préposés à l'expédition du trafic, dans les principales gares et dans les cours. Le résultat des opérations du chemin, pendant le dernier semestre est un profit net de £924,383, et les crédits mis au compte des profits nets ont porté cette somme à £1,013,254, soit une augmentation de £76,-771, sur 1902.

M. FOWLER.

M. SCOTT : L'honorable député lit avec une rapidité qu'aucun sténographe ne peut suivre. J'en appelle au règlement.

Le PRESIDENT (M. Campbell) : Je ne crois pas qu'il y ait lieu d'en appeler au règlement.

M. LEFURGEY : Je continue la citation :

(Applaudissements.) Les sommes portées au débit du revenu net ont été de £614.874, au lieu de £608,357, soit une augmentation de £6,517, laissant un excédent de revenu net, pour le Grand Tronc proprement dit, de £398,380, contre £328,126, soit une augmentation de £70,254. (Applaudissements.) Le chemin de fer de Détroit à Grand Haven et Milwaukee, a donné un excédent de £464, qui, ajouté à celui du Grand Tronc proprement dit, donne un total de £398.-844 ; en ajoutant à cela la somme rapportée du semestre précédent, il reste pour payer les dividendes, une somme desponible de £404,386 à même laquelle nous recommandons de payer en entier les dividendes semestriels sur les actions garanties, les octrois de premier privilège, et celles de deuxième privilège, et un dividende annuel de 2 pour 100 sur les actions de troisième privilège, pour la première fois depuis l'existence de la compagnie. (Applaudissements.) Les dépenses réelles, imputables sur le capital, s'élevant à £494,200, ont été plus fortes que par le passé, mais en tenant compte de l'énorme accroissement du trafic, durant ces dernières années, et de la nécessité d'en opérer la manutention avec rapidité et économie, cette dépense était absolument nécessaire. L'item principal de £299,877 a été affecté à l'acquisition de 1,000 wagons à charbon, à double entonnoir, d'une capacité de 50 tonnes, 500 fourgons à marchandises, d'une capacité de 30 tonnes, et de 300 wagons à bestiaux. Par le passé, nous avons eu beaucoup de difficulté à nous procurer notre approvisionnement de charbon, par suite de l'insuffisance de notre matériel roulant, et nous avons dû payer des sommes considérables pour l'usage de wagons appartenant à d'autres compagnies dont les lignes sont situées dans le voisinage des mines d'où nous tirons notre approvisionnement. Nous espérons réaliser une économie considérable, grâce à cette addition nécessaire à notre matériel roulant. (Applaudissements.) Comme preuve de la conduite conservatrice que nous avons toujours suivi relativement aux dépenses imputables sur le capital, je puis dire que bien que de 1895, date de notre entrée en fonction, à 1903, les recettes du trafic des marchandises aient augmenté de 70 pour 100, les additions au matériel, imputables sur le capital, ne se sont élevées qu'à 20 pour 100. (Applaudissements.) Durant cette période, pas une seule locomotive, pas une voiture à voyageurs, n'a été mise au compte du capital. Le seul autre item important, imputable sur le capital, est de£144,164, pour doubler la voie.

Durant le dernier semestre, nous avons terminé la double voie entre Montréal et Toronto—de Whitby à Port-Hope—et nous avons maintenant une voie double, ininterrompue, entre Montréal et les Chutes Niagara, une distance de 400 milles. Cette double voie nous sera d'un grand secours dans l'exploitation du chemin et les dépenses faites seront amplement compensées par ces économies que nous pourrons réaliser.

Voilà, mesdames et messieurs, ce que j'avais à dire concernant les opérations du dernier semestre ; mais avant de passer à un autre sujet je tiens à exprimer le regret—regret qui sera partagé par tous les actionnaires—que me cause la retraite de notre ami. M. Price, de la vice-présidence de la compagnie. (Applaudissements.) M. Price a été plus ou moins intimement mêlé aux affaires de cette compagnie depuis nombre d'années. Dès 1864, il en devenait le trésorier et plus tard il devenait gérant général du chemin de fer Great-Western du Canada. Par la suite il continuera à porter beaucoup l'intérêt à notre compagnie dont il est un des directeurs depuis neuf ans. Je puis parler avec conviction des services qu'il a rendus au bureau de direction et surtout à moi, et tout en déplorant la cause de son départ du poste actif de la vice-présidence, puisque c'est le mauvais état de sa santé qui l'oblige à cette détermination nous conservons l'espoir qu'il continuera à nous aider de ses conseils et de son expérience, comme simple directeur de la compagnie. (Applaudissements.) M. Alfred Smithers a été choisi comme son successeur à la vice-présidence, et je ne doute pas que ce nom soit bien connu de la plupart d'entre vous. A ceux qui n'ont pas l'avantage de la connaître, je dirai que depuis qu'il fait partie du bureau de direction, depuis neuf ans, il nous a été de la plus grande utilité, et qu'il a apporté un concours efficace au président, surtout au cours des négociations compliquées et fatigantes que nous avons eues avec le gouvernement canadien concernant la construction de la nouvelle ligne transcontinentale. M. Smithers a fait preuve d'un dévouement et d'une habileté, qui qui nous ont été d'un grand secours, pendant cette période ardue. (Ecoutez ! écoutez.)

M. BRODEUR : L'honorable député passe quelque chose. Dans la copie que M. Osler a fait imprimer, il y a :

Je crois que nous aurons lieu de nous féliciter—

M. LEFURGEY : Voici le rapport que je tiens à faire paraître dans les Débats.

M. BRODEUR : Alors, les copies distribuées par l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) ne sont pas conformes ?

M. LEFURGEY : Ce n'est pas une conclusion rigoureuse. D'ailleurs, l'honorable ministre pourra comparer les deux quand celle-ci sera publiée dans les Débats. Un des avantages de la citation que je fais, c'est que vous aurez le rapport sous les yeux tant que durera la comparaison.

M. SCOTT : L'honorable député lit si rapidement que pas un sténographe n'est capable de le suivre.

M. LEFURGEY (lisant) :

J'arrive maintenant à une question qui forme le sujet du rapport spécial qui vous a été adressé, il y a quelques jours, concernant la construction projetée d'un chemin de fer transcontinental—une question qui a occupé d'une manière absorbante et continue l'attention de vos directeurs depuis dix-huit mois—une question qui a plus d'intérêt et d'importance pour la compagnie que toutes celles qui ont jamais été soumises aux actionnaires. (Appl.) Permettez-moi de rappeler les raisons qui ont déterminé le bureau de direction à s'occuper de cette grande entreprise. L'histoire du chemin de fer du Grand fait voir que cette compagnie a grandi et prospéré avec le Canada.

Toute l'histoire de la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc fait voir jusqu'à quel point cette compagnie a contribué au développement du pays et quel puissant facteur elle a été dans l'union des différentes provinces qui forment maintenant la Confédération canadienne. Il en sera à l'avenir, comme par le passé ; puisque le Canada continue à grandir, il faut que la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc se conforme aux circonstances et ne laisse pas échapper l'occasion d'avoir sa part de la prospérité du pays. (Appl.) Un des traits caractéristiques des progrès du Canada, depuis quelques années, a été le rapide développement des Territoires du Nord-Ouest. Les immigrants s'y dirigent en foule—le nombre pour 1903 en est estimé à 110,000. Un fait remarquable, c'est qu'une forte proportion de cette immigration consiste de cultivateurs des Etats-Unis qui traversent la frontière, apportant aussi avec eux, non seulement des capitaux, mais aussi l'expérience et de grandes connaissances en agriculture. De cette manière des millions d'acres de terre sont mises en culture. La récolte des céréales qui était de 56,000,000 de boisseaux en 1898, avait déjà atteint 124,000,000 en 1903. Cet énorme rendement a été obtenu sur une superficie relativement restreinte de 6,000,000 d'acres, et avec une population très clairsemée. Il est certain que la production augmente en raison de la population et on a peine à se faire une idée de ce qui arrivera quand ces vastes territoires seront habités et cultivés. (Appl.) On calcule que les terres non encore cultivées du Manitoba et des territoire de l'Assiniboïa, d'Alberta, de la Saskatchewan, et de l'Athabaska, comprennent près de 300,000,000 d'acres, dont la plus grande partie est en excellente terre arable, et que le partie inhabitée de la Colombie Anglaise couvre environ 200 millions d'acres de terre propre à l'agriculture et à l'élevage. Il n'y a pas de temps à perdre si nous voulons profiter de l'occasion exceptionnelle qui se présente. La vague de prospérité se dirige rapidement de l'est à l'ouest, en dehors du territoire desservi par le chemin de fer du Grand Tronc. Entouré ainsi de toute part par ces éléments de progrès, la compagnie ne peut rester stationnaire. Il nous faut continuer à avancer ou nous reculerons, en laissant à d'autres compagnies plus entreprenantes le soin de profiter de ces avantages. Intimement convaincus que les intérêts de la compagnie exigeraient une prompte décision dans le sens que j'ai indiqué, nous avons soumis au parlement canadien un bill demandant une charte pour une compagnie indépendante mais étroitement liée à celle du chemin de fer du Grand Tronc et sous sa direction immédiate, dans le but de construire un chemin de fer partant de la ligne principale du chemin de fer du Grand Tronc, traversant les régions les plus fertiles du Nord-Ouest et aboutissant à la côte du Pacifique. Dans l'espoir bien légitime qu'un projet de cette nature serait bien vu du gouvernement et du parlement du Canada, et en recevrait l'encouragement si libéralement accordé à d'autres entreprises de chemins fer fer. J'ai pris sur moi, au mois d'avril dernier, de dire aux actionnaires qu'on pouvait raisonnablement s'attendre que ce projet serait mis à exécution sans engager en aucune manière la responsa-

bilité des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc. (Ecoutez ! écoutez !) Telle était ma conviction à cette époque, fondée—

Telle était ma conviction à cette époque, fondée——

M. BRODEUR : Dois-je comprendre que la version que nous donne l'honorable député ne contient pas les mots :

Une VOIX : J'espère qu'il en est encore ainsi.

qui se trouvent dans la version que j'ai entre les mains ?

M. LEFURGEY : Je crois qu'il a déjà été expliqué, dans un débat antérieur, que ces mots ne se trouvaient pas dans cette version qui a été publiée la première. C'est la version authentique.

M. BRODEUR : Laquelle ?

M. LEFURGEY : Le paragraphe qui n'apparaît pas ici est néanmoins authentique ; c'est ce qu'on pourrait appeler la version non revisée.

M. BRODEUR : Dois-je comprendre alors que la version que nous donne l'honorable député n'est pas exacte ?

M. LEFURGEY : Nous admettrons tous les changements que vous voudrez faire.

M. CLARKE : L'honorable député (M. Lefurgey) cite le "Railway News", publié à Londres.

M. LEFURGEY (lisant) :

Telle était ma conviction à cette époque, fondée sur des données raisonnables et les précédents que j'ai indiqués, mais je suis obligé d'avouer que quand j'ai exprimé cet espoir je me suis peut-être montré trop confiant, ne tenant pas suffisamment compte, peut-être, de l'opposition politique et intéressée que le projet devait rencontrer. Il a donc été impossible de faire adopter le projet par le parlement canadien sans imposer certaines obligations à la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc, mais je crois pouvoir démontrer que ces obligations ne sont pas du tout comparables aux avantages que nous en attendons. Nous ne pouvions pas espérer obtenir des conditions aussi avantageuses que celles qui ont été faites à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, mais sans réclamer une aide qui dans le cas du chemin de fer de fer Canadien du Pacifique s'est élevée à $120,000,000 en argent ou son équivalent, nous nous attendions à un traitement libéral de la part du parlement canadien. (Ecoutez ! écoutez !) Notre première idée était de construire un chemin de fer partant de la ligne principale du chemin de fer du Grand Tronc et allant jusqu'à l'océan Pacifique. Le point de raccordement devait être à ou près de North-Bay. Le gouvernement a mis comme condition à l'octroi de la charte du Grand-Tronc-Pacifique le prolongement de la ligne vers l'est, depuis North-Bay jusqu'à Québec, puis Moncton, dans le Nouveau-Brunswick, le point de bifurcation de l'Intercolonial, qui de là se dirige vers Saint-Jean, N.-B., au sud-ouest, et vers Halifax, N.-E., vers sud-est. Cependant, après de nouvelles négociations, le gouvernement présenta lui-même un autre bill pour assurer la construction de la ligne projetée depuis le Nouveau-Brunswick jusqu'au littoral du Pacifique, au moyen d'une société formée entre le gouvernement et le Grand Tronc. Un contrat stipulant les conditions auxquelles ce chemin serait construit et exploité, a été annexé à ce bill, et c'est la partie de cet arrangement qui concerne le chemin de fer du Grand Tronc qui vous est maintenant soumise. Les bills et les contrats ont été discutés par le parlement pendant toute une session d'une longueur exceptionnelle. Ils ont été en lutte à une vive opposition de la part des adversaires du gouvernement, encouragés par l'hostilité de compagnies rivales qui s'imaginaient voir dans cet arrangement entre le gouvernement et la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc un projet hostile à leurs propres intérêts. Je dois dire en passant, que cette dernière opposition peut, jusqu'à un certain point, être considérée comme indiquant la somme des avantages que la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc est appelée à retirer de ce projet, dans l'opinion du peuple canadien. (Appl.) C'est un devoir pour moi de reconnaître publiquement la manière éclairée et patriotique dont sir Wilfrid Laurier a conduit ce grand projet dans le parlement. Ne traitant la question qu'au point de vue de son importance nationale on aurait pu la croire à l'abri des dissertations de partis, mais ce n'est pas ce qui a eu lieu, et ce n'est qu'après avoir surmonté toute sorte d'obstacles, après avoir exercé la plus grande patience et déployé la plus grande habileté, qu'il a réussi à faire ratifier l'arrangement. Son principal but était de donner aux populations de l'ouest plus de facilités pour l'expédition de leurs produits jusqu'aux ports de mer de l'est, au moyen d'un grand chemin de fer, exclusivement en territoire canadien. Il fit ressortir les avantages de la ligne projetée qui non seulement ouvrirait à la colonisation de nouvelles régions fertiles dans l'ouest, mais faciliterait aussi le transport de ces produits jusqu'aux ports canadiens le l'Atlantique, et aussi jusqu'aux pays situés au delà du Pacifique, puisque ce chemin de fer sera la voie la plus courte entre les centres industriels du Canada et la Chine et le Japon. Pendant que le premier ministre faisait valoir ces arguments que lui fournissaient son patriotisme et ses visées d'homme d'Etat, vos directeurs, de leur côté, virent dans la mise à exécution de ce projet, de grands avantages pour leurs compagnie, puisque cela lui donnerait un accès permanent au Nord-Ouest, avantages qui, autrement, irait à d'autres, et la mettrait à même de bénéficier du trafic de ces fertiles régions. Le résultat de l'entente a donc été une fusion de ces deux intérêts pour la construction du chemin de fer projeté au moyen d'une société entre le gouvernement et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, appuyée qu'elle serait par l'influence et les relations du chemin de fer du Grand Tronc. Le bill contenant le premier contrat et le bill autorisant la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique reçurent l'assentiment royal le 24 octobre 1903. Les directeurs, par l'intermédiaire de leur gérant général, avaient été en pourparlers avec le gouvernement pendant toute la durée des débats sur cette question, et nous devons rendre hommage à la sincérité avec aquelle sir Wilfrid Laurier et ses collègues ont fait droit aux demandes des directeurs du chemin de fer du Grand Tronc, lorsqu'elles n'étaient pas incompatibles avec

les vues du gouvernement, qu'ils ont défendues avec tenacité, en présence de la pression exercée par l'opposition. Je dois dire ici que si ces négociations aboutissent à un heureux résultat, comme je l'espère, nous le devrons, en grande partie, aux efforts et à l'habileté de notre gérant général, M. Hays. (Appl.) Il est impossible d'apprécier trop hautement les services qu'il nous a rendus dans cette affaire. Ses grandes aptitudes nous sont déjà connues. Il suffit de revoir l'histoire de la compagnie depuis les neuf dernières années, pour voir quel homme est M. Hays. Il semble avoir mis et consacré toute son activité et toute son énergie au succès de cette grande entreprise et je vous demande de vous unir à moi pour remercier de ce qu'il a fait. (Appl.) Dans son impatience de voir la fin de ces négociations, il n'a pas craint d'entreprendre un long voyage au prix de grands sacrifices ; il est en ce moment à mes côtés et je suis certain que vous aimerez à l'entendre vous dire ce qu'il pense de la situation de la compagnie et des avantages qu'elle peut attendre de cette entreprise. (Appl.)

Dans l'intervalle, un grand changement défavorable s'est produit sur les marchés monétaires du monde entier, et les directeurs dans l'intérêt des actionnaires, décidèrent qu'il était absolument nécessaire d'apporter certaines modifications aux arrangements pour sauvegarder le crédit de la compagnie. Un des changements concerne les conditions imposées au Grand-Tronc-Pacifique pour le dépôt du cautionnement et dont je parlerai plus au long, dans quelques instants. Les négociations furent, en conséquences, reprises, et on en trouvera le résultat dans le deuxième contrat, au contrat supplémentaire, qui vous a été communiqué, et qui, interprété à l'aide du premier, est maintenant soumis à votre ratification.

Si, comme je n'en doute pas, vous l'approuverez, il sera déposé devant le parlement canadien qui a été convoqué spécialement pour le 10 mars—après demain,— pour y être discuté, et je l'espère—ratifié. Je vais maintenant expliquer les principales dispositions du contrat, plus particulièrement celles qui ont trait à la participation du chemin de fer du Grand Tronc dans l'entreprise. Je crois que vous aimerez d'abord à connaître le tracé que suivra le chemin projeté. La longueur totale du chemin depuis son extrémité est, à Moncton, jusqu'à Port-Simpson, sur le littoral du Pacifique, est de 3,400, et pour plus de clarté, je vous demande de le considérer comme divisé en deux sections—la division de l'est, et la division de l'ouest, cette dernière étant elle-même subdivisée en deux.

La division de l'est, de Winnipeg à Moncton, en passant par Québec, sera la propriété du gouvernement et sera construite par lui sous la double surveillance du gouvernement et du du Grand-Tronc-Pacifique et louée en entier quand elle sera terminée, ou en partie, pendant la construction—au Grand-Tronc-Pacifique. La distance de 3,400 milles que j'ai mentionnée il y a un instant, se subdivise comme suit : De Moncton à Québec, environ 400 milles ; de Québec à North-Bay, depuis le point de raccordement près de North-Bay, environ 500 milles ; de là à Winnipeg, 1,000 milles. On voit donc que la partie du gouvernement est d'environ 1,900 milles. En se dirigeant vers l'ouest, la section des prairies, c'est-à-dire, depuis Winnipeg jusqu'au pied des montagnes Rocheuses, aura environ 1,000 milles, et la section des montagnes, environ 500 milles. Par conséquent, la ligne du Grand-Tronc-Pacifique proprement dite aura 1,500 milles et celle du gouvernement, 1,900. La ligne passera à 100 ou 150 milles au nord de North-Bay, où un embranchement la reliera au réseau du chemin de fer du Grand Tronc, et un autre sera construit d'un point entre Winnipeg et North-Bay jusqu'à un point vers le lac Supérieur. Le Grand-Tronc-Pacifique, sans aucun doute, recevra la subvention ordinaire du gouvernement fédéral et du gouvernement d'Ontario, pour la construction de ces embranchements. Depuis Winnipeg jusqu'à la côte du Pacifique (division de l'ouest), le chemin sera construit par le Grand-Tronc-Pacifique et sera, comme je l'ai dit, sa propriété exclusive. Ce chemin est divisé en deux sections—une depuis Winnipeg jusqu'au pied des montagnes Rocheuses, portera le nom de section des prairies ; l'autre qui traversera les montagnes, jusqu'à la côte du Pacifique, s'appellera la section des montagnes. Il est stipulé que la division de l'ouest, de Winnipeg a Pacifique sera terminée en huit ans. Aucune date n'est fixée pour le parachèvement de la division de l'est, mais il est certain que les travaux, sur les deux divisions, seront poussés activement, en tenant compte de l'état du marché monétaire, du prix des matériaux, des conditions de la main-d'œuvre.

Je vais maintenant expliquer à quelles conditions la division de l'est sera louée au Grand-Tronc-Pacifique. D'abord, le bail sera pour une période de cinquante ans. A l'expiration de ce délai, le gouvernement sera libre d'exploiter lui-même le chemin, et dans ce cas, le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique se réserve un droit de parcours, pendant un autre période de 50 ans ; si, d'un autre côté le gouvernement décide de ne pas exploiter lui-même le chemin de fer, le Grand-Tronc-Pacifique aura la préférence sur toute autre compagnie pour renouveler le bail. Le prix du loyer payé par le Grand-Tronc-Pacifique sera de 3 pour 100 sur le prix de construction du chemin. Mais pendant les sept premières années, après le parachèvement du chemin, aucun loyer ne sera payé, et pendant les trois années suivantes, la compagnie ne paiera 3 pour 100 qu'en tant que le permettra l'excédent des recettes sur les dépenses ; les déficits qui pourraient se produire durant ces trois années seront capitalisés et ajoutés au coût de la construction. Par conséquent, pendant les dix premières années, le Grand-Tronc-Pacifique ne sera soumis à aucune obligation provenant de la location du chemin. Pendant les 40 dernières années le Grand-Tronc-Pacifique paiera comme loyer, 3 pour 100 sur le prix de la construction. Je puis mentionner ici que l'acte en vertu duquel le gouvernement construit le chemin jusqu'à Winnipeg, libère le Grand-Tronc-Pacifique de l'obligation de construire cette partie du chemin dont j'ai parlé, entre North-Bay et Winnipeg ; ce chemin traversera un pays que je crois beaucoup plus avantageux que celui que traverse le chemin de fer Canadien du Pacifique passant à 100 ou 150 milles plus au sud ; mais d'après les probabilités, il mettra plus de temps à se coloniser que les territoires plus fertiles que traversera la ligne du Grand-Tronc-Pacifique.

J'arrive maintenant à la division de l'ouest, c'est-à-dire, au Grand-Tronc-Pacifique proprement dit ; le gouvernement s'engage à garantir 3 pour 100 sur des obligations portant première hypothèque, jusqu'à concurrence de trois quarts du coût de la construction, mais pour la section des prairies, cette garantie ne dépasse-

ra pas $13,000 par mille. Les explorations et les études ne sont pas terminées sur cette section, mais la nature du pays, les facilités qu'il offre à la construction de ce chemin de fer sont bien connues, et nos renseignements nous permettent d'affirmer que nous pouvons construire un excellent chemin à un prix qui ne dépassera pas $20,000 par mille. L'autre quart du coût de la construction sera payé par le Grand-Tronc-Pacifique au moyen d'une émission d'obligations portant deuxième hypothèque et garanties par le chemin de fer du Grand Tronc. Comme ce chemin traversera la zone la plus fertile et la plus prospère de tout le Nord-Ouest, il ne peut pas y avoir le moindre doute qu'un chemin de fer construit dans des circonstanses aussi favorables, donnera dès le début d'excellents résultats ; cette considération suffirait à elle seule à faire adopter tout le projet. (Appl.) La section des montagnes, comme son nom l'indique, offrira naturellement plus de difficultés et coûtera plus cher, mais ici encore, bien que les ingénieurs n'aient pas terminé leurs travaux, le pays est suffisamment connu pour que nous puissions dire que nos ingénieurs sont convaincus que le coût de la construction sera de beaucoup moins élevé que celui des autres chemins de fer qui traverseront ces montagnes, et surtout que celui du Canadien du Pacifique, qui traverse les montagnes Rocheuses dans des conditions beaucoup plus difficiles que celles qui existent plus au nord. Les études faites avant la construction du Canadien du Pacifique, sous les auspices du gouvernement et dirigés par son ingénieur distingué, sir Sandford Fleming, ne laissent pas de doute à cet égard, et si le chemin de fer Canadien du Pacifique a préféré adopter un tracé plus au sud et plus coûteux, c'est, je crois, qu'à cette époque on considérait que cette partie du pays était plus avantageuse, surtout à cause de sa proximité des Etats-Unis, que la route de la rivière de la Paix et de la rivière aux Pins.

Il suffira d'aujouter que la plus grande élévation, par le tracé de la rivière de la Paix et la rivière aux Pins—l'un des deux sera probablement adopté—n'est que de 2,400 peids, tandis qu'elle atteint 5,299, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique; 5,209 pieds sur le Great Northern et 5,567 pieds, sur le Northern Pacific. Le minimum des rampes, tant à l'est qu'à l'ouest sur la voie du nouveau Grand-Tronc-Pacifique est estimé à 91 pieds au mille, contre 116 à l'est et 237 à l'ouest, sur le Canadien du Pacifique et 116 sur le Great Northern, le Northern Pacific et le Union Pacific. Cette seule comparaison fait voir les conditions favorables dans lesquelles le Grand-Tronc-Pacifique sera construit. Les conditions financières, pour la construction de la section des montagnes sont ue le gouvernement canadien garantit un intérêt de 3 pour 100 sur les obligations qui seront émises jusqu'à concurrence des trois quarts du coût de la construction, l'autre quart sera prélevé au moyen d'obligations émises par le Grand-Tronc-Pacifique et garanties par la compagnie du chemin de fer du Grand Tronc. Cependant, pendant les sept premières années après le parachèvement de la section des montagnes, le gouvernement paiera l'intérêt sur les obligations qu'il aura garanties, sans recours contre la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et pendant les trois années suivantes, le Grand-Tronc-Pacifique ne contribuera au paiement de cet intérêt de 3 pour 100 qu'en tant que le permettra l'excédent des recettes sur les frais d'exploitation, de sorte que pendant dix ans, à compter du parachèvement du chemin,—ou en supposant qu'il ne sera pas terminé avant l'expiration du délai accordé par le gouvernement pendant dix-huit ans, à compter d'aujourd'hui—on ne pourra rien exiger du Grand-Tronc-Pacifique pour les trois quarts du coût de la construction. (Appl.) Dans toutes les nouvelles entreprises, il est naturel que les premières années d'exploitation ne soient pas beaucoup rémunératrices, et cela s'applique avec plus de force encore à une entreprise de cette importance et de cette envergure. Quelle que soit la rapidité aec laquelle le pays se développe, il faudra un certain temps avant que le Grand Tronc puisse espérer réaliser des bénéfices appréciables, sur une importante partie du pays qu'il traversera, et c'est ce que le gouvernement a compris. Ainsi que vous avez dû le comprendre par les explications que je viens de donner, ni pour le loyer de la division de l'est, ou aucune de ses parties, ni pour la section des montagnes, dans la division de l'ouest, il ne pourra être rien exigé du Grand-Tronc-Pacifique pour le loyer dans un cas, ou dans l'intérêt sur les trois quarts du coût de la construction, dans l'autre cas, pendant une période de 10 années après le parachèvement du chemin. Quant à la section des prairies le gouvernement a supposé, non sans raison, que ce chemin donnera des bénéfices du jour où il sera construit, et nous sommes aussi de cet avis. (Appl.) J'ai parlé, il y a un instant de l'obligation du Grand-Tronc-Pacifique de déposer un cautionnement comme preuve de sa bonne foi. Ce dépôt qui devait être dans les 30 jours de l'adoption du bill du gouvernement, devait consister en $5,000,000 en numéraire ou en valeurs de l'Etat. Je suis obligé de dire que je considère que c'était une condition d'une sévérité inutile, et je puis, en passant, la faire contraster avec l'obligation similaire imposée à la Compagnie du Pacifique au début de l'entreprise. La Compagnie du Pacifique n'a été tenue de faire qu'un dépôt de $1,000,000 en numéraire ou en valeurs de l'Etat, et il n'avait pas pour l'appuyer une puissante compagnie comme celle du Grand Tronc qui seconde le Grand-Tronc-Pacifique. Cette obligation fut néanmoins acceptée par nous, bien qu'à contrecœur, en vue des concessions que nous demandons sur d'autres points essentiels. Il devait être évident que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, qui n'était pas formée, ne serait pas en état, dans un si court délai, de faire le dépôt, et le Grand Tronc ne pouvait pas venir à son aide sans y être autorisé par ses actionnaires, et pour obtenir cette autorisation il fallait aussi un certain délai. Cependant, pour bien faire ressortir la bonne foi des promoteurs, et pour nous conformer aux obligations du contrat, la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc fit un dépôt provisoire et conditionnel de £1,000,000, en actions garanties à 7 pour 100, sujet à l'approbation subséquente des actionnaires et à la ratification du parlement. Mais les actionnaires ne seront pas appelés à approuver l'arrangement sous cette forme et le dépôt d'actions garanties qui a été fait sera retiré. Aux termes du contrat supplémentaire, le dépôt doit être fait en numéraire, ou en valeurs acceptées, et la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc—avec votre assentiment—prendra les arrangements nécessaires pour se conformer aux stipulations du contrat. Main levée du dépôt sera donnée dès que le matériel roulant pour l'outillage du chemin aura été fourni et qu'il ne restera qu'une dépense de £1,000,000 à faire pour terminer la

M. LEFURGEY.

division de l'ouest. Je ne dois pas oublier de dire qu'en échange de l'appui que nous vous demandons d'accorder au Grand-Tronc-Pacifique le chemin de fer du Grand Tronc conservera un intérêt prépondérant dans cette compagnie et sera détenteur de toutes les actions ordinaires, s'élevant à $25,000,000, ou £5,000,000.

Je ne puis pas dire avec précision la valeur future de cette garantie, ni quand elle acquerra une valeur appréciable, mais il faut tenir compte du développement rapide et certain du Nord-Ouest, d'un côté, et de l'autre, les résultats avantageux obtenus par d'autres compagnies de chemins de fer, dans des régions assez semblables à celles que traversera la ligne et les conditions essentielles du contrat et vous nous demandez, naturellement, quelles seront les obligations que le chemin de fer du Grand Tronc aura à contracter. (Appl.) Ces obligations se résument comme je l'ai expliqué, à garantir des obligations représentant le quart du coût de la construction de la division de l'ouest—avec cette réserve qu'attendu que pour la section des prairies la garantie du gouvernement est limitée à $13,000 par mille,—la garantie de la compagnie pourra dépasser quelque peu le quart du coût de la construction. Si l'on suppose que le chemin de la section des prairies, sur une distance de 1,000 milles, coûte $20,000 par mille, la compagnie aura à garantir des obligations jusqu'à concurrence de $7,000 par mille, soit pour le tout $7,000,000 ou £1,400,000. L'intérêt peut être calculé à $168,000, ce qui fait un capital total de £1,568,000 à garantir, représentant un intérêt annuel de £62.720. Si l'on suppose encore que la construction des 500 milles dans la section des montagnes coûtera $50,000 par mille ou $25,000,000 en tout, c'est-à-dire, £5,000,000, le quart des obligations que votre compagnie aura à garantir s'élèvera à £1,500,000, et si on ajoute les intérêts accumulés pendant la construction, soit £150,000, nous restons avec un total de £1,400,000, oxigeant un intérêt annuel de £56,000.

Si vous avez bien suivi les chiffres que je viens de donner, vous avez pu constater qu'en résumé, nous aurions à garantir, pour les deux sections, des obligations pour une somme totale de £2,968,000, exigeant un intérêt annuel de £118,720 ; mais même cette obligation, tant modérée qu'elle est, ne peut devenir exigible qu'à l'expiration des huit ans—l'intérêt sur le coût de la construction, pendant les travaux, étant pris sur le capital. Voilà à quoi se résument les obligations du chemin de fer du Grand Tronc et j'espère que ces explications feront cesser les craintes déjà exprimées par quelques critiques qui n'avaient pas bien étudié ou bien ccmpris les détails du projet. (Ecoutez ! écoutez !)

Aussi fidèlement que possible et sans rien exagérer, j'ai exposé, d'un côté les obligations encourues par la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc et de l'autre côté, j'ai fait ressortir la valeur et l'importance du trafic qui reviendra à notre compagnie, ainsi que la diminution du trafic actuel qui ne manquera pas de se produire si les raccordements qui peuvent nous appartenir, permanemment, passent entre les mains de compagnies rivales qui prendraient avec empressemtnt la place qui nous est maintenant offerte.

Nou prétendons que c'est un projet équitable, reposant sur des principes d'affaires, mûrement réfléchi et entouré de toutes les garanties que la prudence peut suggérer pour la protection des intérêts de nos actionnaires. Nous considérons aussi que c'est une démarche nécessaire et offrant une occasion qui, si nous la laissons échapper, ne se représentera plus, d'améliorer les affaires de notre compagnie, et pour ces raisons votre bureau de direction en recommande avec confiance et unanimement l'acceptation. (Appl.)

J'aurai à vous soumettre deux résolutions concernant les questions dont je viens de vous entretenir. La première sera la résolution ordinaire approuvant les rapports et les comptes du dernier semestre, et ensuite je vous soumettrai une résolution spéciale relative au chemin du Grand-Tronc-Pacifique. Je vous demande, en conséquence, de voter d'abord la résolution suivante : Que le rapport des directeurs et les comptes du semestre expiré le 31 décembre 1903, qui sont maintenant présentés, soient et sont par les présentes approuvés et adoptés et que les dividendes suivants soient payés, savoir : aux porteurs des actions à 4 pour 100, garanties, de £2 6s. pour 100, aux porteurs d'actions de premier privilège £2, 10s. pour 100 ; aux porteurs d'actions de deuxième privilège, £2, 10s pour 100, aux porteurs des actions de troisième privilège, £2 pour 100. Je demande à M. Smithers, notre vice-président, d'appuyer cette résolution.

M. Alfred Smithers.—J'ai l'honneur d'appuyer la résolution relative au rapport, aux comptes et au paiement des dividendes.

Le Président.—Je demanderai aux actionnaires présents qui auraient des commentaires à faire concernant cette résolution, de vouloir bien les restreindre aux rapports et aux comptes du dernier semestre, afin que nous ne soyons pas entraînés dans une discussion générale de l'autre question. Quand j'aurai soumis la résolution relative à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique nous pourrons la discuter.

M. Seal, parla assez longuement de la proportion croissante des dépenses, ce qu'il considère comme un indice regrettable.

Le président fit remarquer que pas un homme d'affaires raisonnable peut s'attendre à une augmentation énorme des revenus sans qu'il y ait une certaine augmentation des dépenses.

M. BRODEUR : Je demande pardon à l'honorable député. Dans la version que j'ai ici et qui a été fournie par l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) une page complète et consacrée au discours de M. Steal, que mon honorable ami (M. Lefurgey) n'a pas lu. Dois-je comprendre qu'il cite le document qu'il a entre les mains, exactement tel qu'il est imprimé ?

M. LEFURGEY : Je le cite mot à mot.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je signalerai à l'honorable député (M. Lefurgey) ce que je considère un abus de sa part des privilèges de cette Chambre en lisant si longtemps et sans interruption, sous prétexte de faire une citation.

M. POPE : Quelle est la limite fixée par le règlement ?

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je crois que cela est laissé en grande partie à la discrétion du président. Un cas semblable s'est

présenté en 1885, et la décision suivante a été rendue par l'Orateur M. Kirkpatrick :

Je considère qu'il y a abus du privilège quand un orateur consacre la plus grande partie de son discours à lire tout un travail sur la question. C'est occuper le temps de la Chambre contrairement à l'esprit du règlement et contrairement à l'interprétation que je donne à la règle défendant la lecture des journaux, si ce n'est pour en citer des extraits. C'est un abus du règlement que je m'efforcerai de faire cesser.

Plus loin, il dit encore :

J'ai décidé que l'honorable député a droit, en vertu des règlements de la Chambre, de citer des extraits, mais je considère que lire continuellement, c'est un abus du règlement.

L'honorable député (M. Lefurgey) serait parfaitement dans l'ordre, s'il se bornait à citer des extraits, mais il commet un abus en lisant aussi longtemps qu'il vient de le faire.

M. POPE : Quelle est votre décision ?

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Ma décision qu'il ne s'agit pas ici d'une citation. L'honorable député a l'intention de lire tout l'article, et si je comprends bien la signification du mot "extrait" il ne s'applique qu'à une partie, ou à certains passages de l'article. Quand l'honorable député entreprend de lire pendant une heure et même une heure et demie, il abuse certainement du privilège que lui donne le règlement.

M. CLANCY : Il est évident que dans le cas dont le président a parlé, le député lisait son discours tout entier, mais l'Orateur, déclara alors nettement qu'il est bien permis de lire un extrait. L'honorable député a lu un extrait.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Il est à lire tout l'article.

M. CLANCY : Tout l'article est un extrait.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Un extrait est une partie, et non pas un tout. Un extrait ne peut être le tout.

M. CLANCY : Pourquoi pas ?

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Parce qu'alors se ne serait plus un extrait. L'honorable député ne soutiendra pas le contraire.

M. LEFURGEY : Je me propose de lire le reste de l'article maintenant, et comme je suis——

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Il n'y a pas de règle particulière relativement à la lecture d'extraits. Si le comité est disposé à siéger et à écouter lire de longs articles comme celui-là, il n'y a pas de règle particulière de Bourinot que je puisse appliquer ; je n'ai que mon jugement pour me guider dans chaque cas particulier, comme il se présente, ainsi que les opinions émises par d'autres présidents.

M. CLANCY : Un extrait ne veut pas dire une partie ou un tout ; il peut être l'un ou l'autre. Un extrait c'est ce qui est imprimé dans un livre, ou un journal, et dont on fait la lecture à la Chambre, en tout ou en partie.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Bourinot pose en règle :

Il n'est pas régulier de citer tout une étude ou toute une brochure d'un caractère général.

Il est évident que sous la dénomination d'extraits, sir John Bourinot n'entend pas désigner tout un article, ou toute une brochure, mais des passages détachés.

M. LEFURGEY : Ce n'est pas là un article d'un caractère général, mais d'un caractère particulier et pertinent au sujet que nous avons à l'étude.

M. HOLMES : Avant que vous décidiez cette question de règlement, me permettez-vous de dire....?

M. LEFURGEY : Ai-je la parole ?

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je n'ai pas donné de décision ; j'ai simplement attiré l'attention du comité d'une manière générale, en vue d'engager ces honorables députés à se conformer aux usages du parlement à cet égard ; et j'ai cité l'opinion d'un Orateur très capable. Ce sera au comité de décider.

M. HOLMES : A moins que vous ne rendiez votre décision à mon encontre, M. l'Orateur, je pense avoir la parole en vue de discuter cette question de règlement.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Soulevez-vous la question du règlement ?

M. HOLMES : Cette question a été soulevée par l'honorable député de Bothwell.

M. CLANCY : C'est l'Orateur-suppléant lui-même qui a soulevé la question.

M. LEFURGEY : J'ai la parole, et je ne me propose nullement d'enfreindre les règlements de la Chambre. Il s'agit d'un document important ayant trait au sujet que nous discutons, et je vais en continuer la lecture :

M. HAYS (administrateur général) invite la comparaison, en ce qui regarde l'économie dans l'exploitation, entre le chemin du Grand Tronc et aucun autre chemin de fer des Etats-Unis ou du Canada exploité dans les mêmes conditions.

M. le président : Je vous prierai maintenant de voter sur la résolution que je viens de vous lire. Que tous ceux favorables à la résolution signifient leur approbation par la levée des mains. Quels sont ceux de l'opinion contraire ? La résolution est adoptée. C'est maintenant mon devoir de vous lire la résolution spéciale relative à l'autre question dont je vous ai parlé dans ma déclaration, et de vous demander de vous prononcer à son égard. Voici le texte du projet de résolution :

"Que le contrat en date du 29 juillet 1903, conclu entre le gouvernement canadien et les promoteurs de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, modifié par contrat supplémentaire en date du 18 février 1904 (copies desquels con-

trats sont présentement soumis à l'assemblée), soit approuvé et de fait est dès maintenant approuvé, et les directeurs par les présentes autorisés à mettre ces contrats à exécution dans la mesure où ils ont trait à notre compagnie ou la touchent ; et que notamment les directeurs soient autorisés à conclure avec le gouvernement et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique les arrangements qu'ils pourront juger nécessaire pour obtenir ou assurer un dépôt de $5,000,000, soit en espèces ou en garanties ; et soient de plus autorisés à garantir les obligations de seconde hypothèque de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, à la fois capital et intérêt, lesquelles doivent être émises aux termes des stipulations des contrats, et à conclure toute convention ou conventions nécessaires dans ce but."

C'est là la résolution, mesdames et messieurs, que j'ai l'honneur de vous soumettre, et que je prierai lord Welby d'avoir l'obligeance d'appuyer.

Lord WELBY.—Mesdames et messieurs, je suis persuadé qu'il n'est pas de citoyen de l'empire, qui ne se soit réjoui naguère du développement rapide du Canada ; et il est évident pour quiconque étudie la question que son progrès est très grand et que le peuplement et la colonisation vont se faire dans la région des prairies, comme on l'a déjà dit. Le gouvernement du Canada s'est rendu compte que le temps était venu de développer davantage cette énorme zone de terrains propres à la culture du blé.

Il a résolu de construire un chemin de fer, et virtuellement, il nous a fait la proposition de nous charger de cette entreprise. La discussion qui s'est faite dans votre bureau de direction à ce sujet a été longue et des plus sérieuses. Soyez assurés, mesdames et messieurs, que votre bureau se rend pleinement compte de la responsabilité qu'il assume en vous soumettant ce projet. De fait, on peut dire que nous sommes à la fourche de deux chemins. Vous avez à décider s'il vaudra mieux à l'avenir vous restreindre au champ d'action comparativement étroit dans lequel votre chemin fonctionne actuellement, ou si, en vue du développement qui se fait du côté de l'ouest, vous jugez bon de vous assurer votre part dans les bénéfices considérables qui en résulteront pour le Canada. Donc, la proposition vous est soumise et vous avez à décider aujourd'hui si vous allez l'accepter ou non. Le gouvernement canadien a passé un contrat provisoire avec votre bureau de direction, sujet à votre approbation. Si vous dites : " Non ", il n'est guère douteux que beaucoup d'autres ne profitent de l'occasion ; nous avons toutes les raisons de croire que le gouvernement canadien est bien décidé à mettre ce projet à exécution, et que si nous rejetons son offre, d'autres, sans aucun doute, sont prêts de se charger de l'entreprise. Vous perdrez cette occasion. (Très bien, très bien.) C'est dans ces circonstances que les directeurs, pénétrés, comme je l'ai dit, du sentiment de leur responsabilité envers vous, ont pensé que la ligne de conduite la plus sage, la plus prudente, la meilleure qu'ils eussent à suivre, était de vous soumettre le contrat pour ratification. Sans doute, dans l'exécution de toute entreprise de cette nature, il y a un risque à courir ; mais nous pensons que dans le cas actuel, le risque est réduit à un minimum. D'après tous les renseignements que nous avons pu obtenir, il semble hors de doute, tout d'abord, que la construction de cette partie du chemin qui traverse la région des prairies peut s'exécuter facilement et économiquement. Cette région des prairies a à peine encore été entamée par la charrue ; et considérant ce qui se passe là-bas, considérant l'affluence dans ce pays des colons des Etats-Unis, considérant que les Américains eux-mêmes, avec l'immense accroissement de leur population, se préoccupent déjà de restreindre, dans un avenir prochain, leurs exportations de blé sur l'Europe, nous pouvons compter avec une confiance absolue que c'est du Canada, avant bien des années, que notre pays et les nations du continent tireront la plus grande partie de leur provision de blé. (Très bien, très bien.) Dès lors, nous avons la certitude que, dès son parachèvement, la section des prairies donnera des recettes abondantes, et que par suite du peuplement rapide du pays qui suivra la construction de la ligne, elle sera avant beaucoup d'années, bien lucrative. Vos directeurs n'ont donc aucune hésitation à vous recommander l'acceptation de cette partie du projet. Sans doute, la question est plus douteuse en ce qui regarde la section des montagnes ; mais comme vous l'a dit notre président, bien des considérations nous portent à regarder d'un bon œil cette partie de l'entreprise, même à l'heure actuelle. Tout d'abord on a dû vous informer que l'altitude des défilés que le chemin doit franchir n'atteint pas à la moitié de la hauteur de ceux que les chemins de fer plus au sud ont dû traverser; et nous savons, en tout cas, qu'à l'heure actuelle, l'exploitation de ces chemins de fer est rémunératrice. En outre, comme résultat de négociations longues et compliquées, nous avons obtenu que le gouvernement canadien devienne absolument notre associé dans la construction de cette section des montagnes ; cela veut dire que nous l'avons engagé à confondre ses intérêts avec les nôtres ; et nous avons, en conséquence, l'assurance de son entière coopération et de son assentiment à toute proposition raisonnable de notre part. Pour ces raisons, nous nous pensons justifiables de vous demander de ratifier cette partie de notre projet. Et maintenant, je dois vous assurer encore une fois de notre profond sentiment de la responsabilité qui pèse sur nous. Le bureau de direction et votre très habile chef d'exploitation, M. Hays, peuvent fièrement exposer les résultats obtenus depuis neuf ans, en justification de la confiance que vous avez jusqu'à présent reposée en eux. (Applaudissements.) Vous devez tous vous rendre compte que la situation du Grand Tronc actuellement est très différente de ce qu'elle était en 1895. (Applaudissements.) Or, vos directeurs et votre administrateur général n'iraient pas follement s'exposer à perdre le bénéfice de ces résultats ainsi que la confiance que vous reposez en eux. Nous pensions, à tout événement, que vous ne nous refuserez pas le mérite des progrès réalisés depuis neuf ans ; que vous reconnaîtrez la sincérité et le soin avec lesquels nous avons étudié la proposition que nous vous soumettons. Vous reconnaîtrez aussi que ,dans la conduite de ces négociations avec une partie assez difficile,—le gouvernement canadien,—nous n'avons eu en vue que vos intérêts. Et, comme à notre avis, le Grand Tronc, en s'abstenant, perdrait de grandes chances d'avenir, et restreindrait le champ de ses opérations au point que ses actionnaires ne tarderaient pas à s'en repentir, nous avons résolu de vous soumettre le projet dont nous vous recommandons, en toute confiance, l'acceptation. (Applaudissements.)

M. ALLEN donne lecture d'une déclaration de la part de son père, Georges Allen, naguère membre du bureau de direction, exposant ses raisons de s'opposer à l'adoption du projet. Dès le 24 juillet dernier, il s'était opposé à ce qu'on s'occupât plus longtemps du projet du Grand-Tronc-Pacifique, avant que le bureau eût reçu une masse de renseignements indispensables ; car il était convaincu que l'exécution de ce projet ruinerait graduellement le Grand Tronc. Les actionnaires ont aujourd'hui le choix entre deux alternatives : (1) Refuser absolument de ratifier les contrats ; (2) Remettre leur étude à une époque ultérieure quand le bureau et les actionnaires auront devant eux assez de renseignements pour leur permettre de se former une idée de leurs avantages ou désavantages. (Applaudissements.)

M. ALLEN termine en proposant l'ajournement de la discussion ultérieure des contrats jusqu'à ce que le bureau de direction ait en mains certains renseignements spécifiés dans l'amendement.

M. MERLYN appuie l'amendement.

M. BRODEUR : L'honorable député a-t-il lu l'amendement ?

M. LEFURGEY : C'est tout ce qui se trouve ici.

M. BRODEUR : Voudra-t-il le lire encore une fois ?

M. LEFURGEY : Je ne crois pas que nous en soyons encore arrivés à l'amendement.

M. BRODEUR : Si je ne me trompe l'honorable député a commencé par lire l'amendement.

M. LEFURGEY : C'est exactement ce que j'ai ici :

M. SEAL propose que le bureau consente à l'ajournement du débat afin de donner aux actionnaires le temps d'examiner le sujet.

M. LEA SMITH et M. BENNET expriment la même opinion.

M. GIRDLESTONE ET LE Dr DRYSDALE parlent dans le sens de la proposition du bureau.

Le PRESIDENT.—Tout d'abord, quant à l'ajournement, on ne saurait y songer. Que ce soit dans l'affirmative ou dans la négative,—j'espère que ce sera dans l'affirmative—la question doit être réglée sur l'heure. Sans doute, l'assemblée est libre de déclarer que, par suite de l'insuffisance des renseignements, elle refuse de ratifier le projet ; mais il ne faut pas songer à remettre la décision à plus tard. Et la raison en est que le parlement canadien se réunit après-demain spécialement dans le but de discuter ce qui sera, je l'espère, la décision affirmative de notre assemblée ; mais à tout événement le parlement se réunit. Si donc nous remettions notre décision à plus tard, les Chambres, qui sont convoquées pour après-demain, ne pourraient ratifier les contrats, et ces avantages que nous pensons sincèrement devoir être assurés à notre compagnie, passeront à d'autres. Nous ne saurions donc consentir à l'ajournement de l'affaire. Votre décision doit être exprimée par votre vote et dès maintenant.

M. MACPHERSON : Je soulève la question de règlement. L'honorable député qui a la parole occupe un siège qui n'est pas le sien.

Quelques DEPUTES : Oh ! oh !

M. LEFURGEY : M. le président, c'est votre devoir, je pense, de maintenir l'ordre. Quand la Chambre poursuit son travail d'une manière satisfaisante, comme elle le fait actuellement, nous ne devrions pas souffrir d'interruptions de la part d'honorables députés qui ont passé la soirée à festoyer au dehors.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député a parfaitement le droit de soulever la question de règlement ; mais d'autre part, mon honorable ami (M. Lefurgey) n'est pas en contravention du règlement en parlant du siège où il se tient actuellement.

M. LEFURGEY (lisant) :

Bien qu'il soit séparé de nous j'ai une sincère estime pour notre ancien collègue (M. Allen) du bureau de direction ; et j'aimerais à dire un mot au sujet des observations faites par son fils et des questions soulevées par le document qu'il a lu. Je regrette beaucoup que M. Allen fils, et quelques autres messieurs ici présents, aient pris une attitude que je ne puis m'empêcher de regarder comme très dommageable aux intérêts de la compagnie et par là même leurs propres intérêts comme actionnaires. (Ecoutez ! écoutez !) M. Allen ne partageait pas l'opinion des autres directeurs, et il a exprimé son dissentiment en démissionnant comme directeur. La question traitée dans le mémoire que nous a lu M. Allen fils, et les observations faites par lui me prouvent d'une manière concluante que M. Allen n'a pas examiné le deuxième contrat, le contrat modifié, mais qu'il a fait porter ses critiques sur le premier contrat qui fut soumis au bureau de direction quand il en faisait partie. Je ne donnerai qu'un exemple de l'inexactitude de ses critiques.

Il ne craint pas d'affirmer que les engagements de la Compagnie du Grand Tronc représenteront 9 millions de livres sterling, dont trois millions pour les garanties, cinq millions pour le matériel roulant et un million pour le cautionnement. Les trois millions de livres sterling, pour les garanties constituent certainement une servitude, et vont contribuer, ainsi que je l'ai fait remarquer, à grossir le passif de la Compagnie du Grand Tronc. Quant aux cinq millions pour le matériel roulant,—il s'agit plutôt de trois millions,—le Grand Tronc n'a rien à faire avec cela. Ce matériel roulant sera fourni par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et, ainsi que le directeur général va vous l'exposer, toutes les dispositions sont prises pour que ce soit un syndicat qui se charge de la chose. Vous pouvez donc retrancher tout cela, et dire quatre millions. Quant au million sterling pour le cautionnement, il ne vous en coûtera pas un seul sou. Par conséquent, nos engagements s'élèvent à ce que je vous ai indiqué, c'est-à-dire environ trois millions; et j'ai déclaré clairement et nettement que c'est à cette somme que nous estimons les obligations du Grand-Tronc, peut-être un jour, le versement de trois millions de capital et le paiement chaque année de £118,000 d'intérêt. Je ne vois pas qu'il me soit nécessaire de traiter les autres questions qui ont été soulevées ; car je pense m'être assez étendu sur les avantages que, suivant notre sincère conviction, l'acceptation de cette offre devra nous assurer. J'aimerais maintenant que M. Hays, qui a si habilement

négocié cette affaire, vous exprimât ses vues de la situation en général. Je suis persuadé qu'il va corroborer dans une grande mesure ce que j'ai dit ; mais comme il nous arrive du Canada où il vient de conduire ces négociations avec sir Wilfrid Laurier et le cabinet, ce qu'il pourra vous dire devra avoir beaucoup de poids et finir de vous convaincre.

M. HAYS : Mesdames et messieurs, il n'est que naturel qu'avant de vous engager dans une entreprise de cette importance, vous éprouviez quelque hésitation, quelque doute, et que vous vous demandiez les uns aux autres de quel intérêt et de quel avantage cette entreprise peut être pour la Compagnie du Grand Tronc. Il me semble entendre les porteurs de titres de premier, de deuxième ou de troisième privilège se dire entre eux : " Mais nous sommes assez satisfaits de ce que nous recevons actuellement ; nos dividendes augmentent d'année en année. Pourquoi, alors, irions-nous risquer de perdre ces dividendes ? Pourquoi nous lancerions-nous dans des aventures qui aboutiront peut-être à la diminution de ces dividendes ? Restons là où nous sommes. Nous prospérons actuellement, pourquoi nous exposer à des pertes ? Mesdames et messieurs, si je me croyais en mesure de vous assurer que ces dividendes sur les actions de premier, deuxième et troisième privilège se continueraient comme par le passé, je ne serais pas ici aujourd'hui à prêcher cette nouvelle entreprise. Je me rends fort bien compte que les objections que nos actionnaires peuvent avoir au projet proviennent d'une connaissance insuffisante de l'état de choses. (Ecoutez, écoutez.) Le Grand Tronc actuellement obtient une très forte partie de son trafic de ce pays même, dans lequel nous voulons pénétrer et rattacher à notre réseau. Ce trafic, nous allons le perdre si nous n'exécutons pas ce projet. Nous ne pouvons le retenir. Actuellement, nous transportons de quinze à vingt millions,—l'année dernière, 24,000,000—de boisseau de grain. qui nous sont venus par voie du lac Supérieur à nos ports, alimentant tout le réseau à travers l'Ontario jusqu'à Montréal, et contribuant une très large part de nos recettes. Nous ne pouvons pas nous assurer ce trafic sans faire quelque chose pour nous l'attacher. (Très bien, très bien.) Ce trafic aujourd'hui, Messieurs, nous est fourni par nos concurrents. Il n'est pas récolté par le Grand Tronc directement. Le chemin de fer du Grand Tronc est dans cette situation un peu singulière, au point de vue des affaires, qu'elle récolte du trafic dans la partie la plus populeuse et la plus prospère du pays, le transporte à North-Bay, notre point de raccordement avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, et là le remet au chemin de fer Canadien du Pacifique qui le remorque vers cette région favorisée et en voie de développement dont nous parlons. Et qu'obtenons-nous en retour ? Rien du tout. Simplement parce que le chemin de fer Canadien du Pacifique ayant ses propres ramifications vers l'est, fait ce que nous ferions si nous étions à sa place : prend ce que nous lui donnons et ne nous remet rien en retour. Or, nous avons dans ce territoire un nouveau rival aujourd'hui, qui nous fait concurrence dans une certaine mesure. Il transporte le grain jusqu'au lac et, de Port-Arthur et Fort-William, l'expédie par eau vers nos ports de l'Ontario. Cette ligne ne dépend aucunement de nous, et il n'est ni probable ni possible qu'elle soit sous notre dépendance dans un avenir rapproché ; et ce chemin de fer se raccorde avec les lignes des Etats-Unis, au sud de Saint-Paul et de Minnéapolis, jusqu'à Winnipeg, et recueille ce grain et ce trafic. Et c'est de ce côté seulement que nous pouvons espérer obtenir un accroissement de trafic. Ce trafic sera perdu pour nous si nous ne nous l'attachons pas ; de sorte qu'aujourd'hui la question n'est pas de savoir quelle sera la situation de la compagnie si vous vous engagez dans cette entreprise, mais plutôt quelle sera cette situation si vous ne vous y engagez pas. (Très bien, très bien.) C'est la question qui se pose aujourd'hui à l'assemblée ; c'est la question qu'il nous faut considérer sérieusement. Vos directeurs, vos administrateurs l'ont étudiée pendant dix-huit mois. Quelques actionnaires ont dit : " Donnez-nous le temps de l'examiner." Mais voilà dix-huit mois que vos directeurs et vos administrateurs étudient la question dans tous ses détails. Certes, c'est bien assez pour leur permettre de se former une opinion juste du mérite de l'entreprise ; et les voilà qui aujourd'hui, non seulement vous recommandent de vous y engager, mais vous disent : ' Si vous perdez cette occasion, il ne vous sera pas possible de conserver à la compagnie sa situation actuelle." Et c'est ce que je vous dis, et je suis prêt à y mettre au jeu ma réputation, quelle qu'elle soit, d'administrateur de chemin de fer. (Applaudissements.)

Messieurs, la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique sera dans une situation bien différente de celle d'un chemin de fer nouveau s'étendant à travers le territoire dont je vous ai parlé, car la Compagnie du Grand Tronc, compagnie mère, a déjà un trafic considérable à expédier dans l'ouest. Cette compagnie donne aujourd'hui ce trafic à un chemin de fer rival, et il n'y aura pas à attendre cinq, dix ou quinze ans pour créer un trafic ; le chemin commencera avec un trafic établi, un trafic très rémunérateur, trafic de bon rapport, consistant en matériel agricole, nouveautés, chaussures, et toutes ces marchandises que consomme la population d'un pays neuf en voie de développement rapide. Dans les conditions actuelles, le Grand Tronc remorque ces marchandises sur un parcours de 200 milles, puis les remet à une compagnie rivale, sans en rien recevoir en retour. Est-ce là une attitude enviable au point de vue des affaires ? Est-ce un état de choses que les directeurs et administrateurs du Grand Tronc doivent maintenir et approuver ? Je ne pense pas que vous soyez de cet avis. Cette entreprise que nous vous recommandons aujourd'hui, Mesdames et Messieurs, présente une somme d'avantages qu'aucune autre ligne transcontinentale des Etats-Unis ou du Canada ne présente. Je m'en vais brièvement en énumérer quelques-uns. En premier lieu, j'ai déjà indiqué que la compagnie a déjà du trafic à sa disposition pour alimenter cette nouvelle ligne. Celle-ci traverse mille milles de la zone productrice du blé, plus qu'aucune autre ligne transcontinentale. Elle traverse cette contrée en suivant des pentes douces, sur ce qu'en langage de chemin de fer on appelle des pentes de 1½ pour 100, 26 pieds au mille. Elle franchit les montagnes à des hauteurs moins considérables qu'aucune autre ligne transcontinentale du pays,—2,500 pieds étant le maximum en passant par le défilé des Pins, et 2,200 pieds le maximum en passant par la rivière de la Paix,—nous n'avons pas encore décidé quelle voie nous adopterions,—contre une hauteur de 8,000 pieds qui se rencontre sur certaines des autres routes plus au sud. Vous êtes en mesure de faire avec

plus d'exactitude l'élévation du coût d'établissement d'un chemin de fer quand vous connaissez les altitudes qu'il vous faut atteindre. Quand vous connaissez les pentes à adopter, au moyen d'un calcul fort simple, vous pouvez déterminer quel sera le prix de revient du chemin. Vous prenez le prix des rails, des traverses, de la main-d'œuvre ; ce n'est pas du tout un problème difficile que de déterminer le prix de revient de l'entreprise. Le chemin pourra dévier dans un sens ou dans l'autre, mais il vous est possible de déterminer à peu de chose près quelle sera la dépense. Puis, à part les avantages résultant de l'inclinaison, de la situation, etc., la ligne sera la plus courte entre l'est,—la Chine et le Japon et tout ces pays sur lesquels il nous faut compter pour notre futur développement. Le trajet est de 1,500 milles plus court entre Montréal et Yokohama, en suivant cette route, que par New York et San Francisco. Il est de 500 milles plus court que par la ligne du Canadien du Pacifique aboutissant à Victoria. Nous aurons déjà fait faire au voyageur la moitié du trajet, que par les autres voies, on sera à peine parti. En vue de toutes ces grandes questions qui se soulèvent de nos jours au sujet de la Russie, du Japon et de tous ces autres pays, vous devez reconnaître l'importance d'avoir la route la plus courte. Plusieurs d'entre vous vivront assez vieux pour voir le Grand-Tronc-Pacifique transporter autant de grain à la côte du Pacifique en destination de la Chine, du Japon et de l'Orient qu'il en transportera dans la direction de l'est. Cette route assurera au Grand Tronc un trafic grossissant à provenance du Yukon. Ce trafic s'écoule tout actuellement par Vancouver, Seattle ou les villes côtières du sud, et là prend le steamer, trajet d'à peu près 2,000 milles. Nous aurons raccourci ce parcours par voie ferrée d'à peu près 1,000 milles. Un actionnaire, il y a un instant, en parlant des obligations dont le Grand Tronc allait se charger à ce sujet, a donné à entendre que ses intérêts, dans quelque classe de titres qu'ils fussent, allaient être mis en péril dès le début; et je crains qu'il n'existe une impression entièrement fausse à cet égard. La Compagnie du Grand Tronc ne sera pas tenue, en vertu de ses garanties, à verser un seul centin pendant huit ans à dater du commencement des travaux de premier établissement; le coût des travaux de la ligne au cours de la construction étant ajouté au capital et porté au compte du capital, tandis que l'émission des valeurs que la Compagnie du Grand Tronc garantira ne s'effectuera qu'au bout de huit ans; puis, après ce laps de huit ans, il reste sept ans pour la section des montagnes, section au sujet de laquelle il semble régner quelque doute. Il ne saurait s'élever l'ombre même d'un doute sur les profits à réaliser sur la section des prairies; mais quant à la section des montagnes, il s'écoulera une période de sept ans, sans que le gouvernement puisse exercer aucun recours contre la compagnie; seulement au bout d'une période subséquente de trois ans, celle-ci sera tenue de faire des remboursements sur ses recettes, de sorte qu'il s'écoulera dix-huit ans avant que la section des montagnes puisse devenir une charge pour la compagnie. Tout ce que j'ai à faire, c'est de vous demander de vous reporter aux discussions de même nature qui ont eu lieu à l'occasion de la construction du Canadien du Pacifique, et au cours desquelles les sceptiques d'alors—nous avons les nôtres aussi—allèrent jusqu'à prédire que les recettes de ce chemin

M. LEFURGEY.

de fer ne seraient pas même suffisantes pour payer le graissage des roues. (Rires). Ceux qui eurent l'heureuse idée d'acheter les titres des timides qui tenaient cette opinion ont dû s'en féliciter depuis. Nous entrons dans le territoire que le Canadien du Pacifique primitivement devait traverser. Les études topographiques ont été exécutées par le gouvernement canadien, qui dépensa $3,000,000 à rechercher et déterminer la route la plus facile et la plus directe pour une ligne transcontinentale. Cette route fut choisie, mais il se fit un changement de gouvernement à peu près vers le temps où le rapport fut présenté, et l'idée fut abandonnée. On établit le tracé plus au sud, à travers un pays moins avantageux que celui où nous allons passer; de sorte que nous ne faisons que confirmer le jugement émis il y a quinze ou vingt ans quant aux avantages de cette route et à la nature favorable du pays qu'elle traverse. Suivant moi, il est difficile de concevoir qu'il puisse y avoir d'objection à ce projet si plein de promesses pour le chemin de fer du Grand Tronc et qui lie sa fortune à celle du gouvernement canadien, de telle sorte que tous deux doivent travailler de concert, non seulement pour l'avantage du Canada généralement, mais pour celui à la fois du pays et du Grand Tronc. Messieurs, je me ferai un plaisir de répondre à toute question qu'on voudra me poser, mais je pense avoir parcouru tout le terrain. La question n'est pas de savoir ce qui arrivera si nous nous engageons dans cette entreprise, mais ce qui arrivera si nous ne nous y engageons pas. (Salve d'applaudissements.)

Un ACTIONNAIRE : M. Hays voudra-t-il nous dire quelque chose du climat de Port-Simpson ?

M. HAYS : Ce monsieur demande quelle est la nature du climat le long de la ligne projetée et à Port-Simpson. Vous comprenez tous que la rigueur du climat dépend en grande partie de l'altitude. Le pays que nous allons traverser est légèrement incliné vers la baie d'Hudson; sur toute la longueur l'inclinaison est du côté de la baie d'Hudson. Les eaux dans toute cette partie du pays s'écoulent vers le nord, non pas vers le sud. Notre voie se trouvera à une altitude beaucoup moins grande, et par conséquent soumise à un climat beaucoup moins rigoureux, que les lignes canadiennes situées plus au sud, et que celles des Etats-Unis, à des altitudes de 5,000, 6,000 et 8,000 pieds. Dans le voisinage d'Edmonton, où quelques-uns de nos fonctionnaires se sont trouvés, l'hiver dernier, il n'y avait que six pouces de neige. On a rarement plus de six ou huit pouces de neige dans toute l'étendue de ce pays. A l'ouest de Winnipeg, cette année, on a été loin d'avoir les quantités de neige que nous avons eues le long de nos lignes dans l'Ontario, où les tempêtes semblent avoir élu domicile. Quant à Port-Simpson, il y a dans son voisinage immédiat plusieurs ports qui pourront être choisis comme terminus du chemin. Dans le contrat, on parle de Port-Simpson, mais cela couvre un rayon de cinquante milles, et le choix du terminus sera déterminé par les avantages que présenteront les différents ports ou havres. A Port-Simpson, la température dépasse rarement une moyenne de 50 à 55. La latitude se trouve intermédiaire à peu près entre Londres et Glasgow.

Un ACTIONNAIRE : Est-ce un port ouvert ?

M. HAYS : Oui.

M. ALFRED W. SMITHERS : Je ne veux pas retenir l'assemblée davantage à la suite de

cette longue discussion; mais je désire lui signaler la position dans laquelle nous nous trouvons vis-à-vis du gouvernement. Les directeurs et administrateurs du Grand Tronc n'ont aucunement l'intention de précipiter cette discussion; nous ne nous sommes pas mis dans cette position de notre propre mouvement; nous y avons été placés par le gouvernement canadien. Celui-ci va soumettre la question à son parlement après demain, et il nous a fallu faire les plus grands efforts pour nous préparer en conséquence. Il nous a fallu vous soumettre cette résolution aujourd'hui; et tout ce que je puis vous dire, de la part du bureau de direction et de la part de M. Hays, c'est que notre compagnie est vis-à-vis du gouvernement canadien et au jugement du peuple canadien, dans une position très délicate; et après avoir examiné la question sous toutes ses faces, nous nous rendons compte que notre position vis-à-vis du gouvernement canadien et du peuple canadien serait rendue très mauvaise pour bien des années à venir si nous ne mettions pas ce contrat à exécution. (Ecoutez, écoutez). Une grande compagnie comme celle-ci doit se laisser guider par ses administrateurs et par ses directeurs. Il n'est pas bon pour notre compagnie que tous ses motifs d'action et de tous ses plans d'avenir soient proclamés sur les toits. (Applaudissements). J'imagine que chaque discours qui a été prononcé ici aujourd'hui l'a été uniquement dans les intérêts du Grand Tronc, et en vue de nous aider; mais il a été émis ce que l'on appelle des vues, qui même exprimées à une réunion des actionnaires de la compagnie, ne paraissent pas s'inspirer entièrement de l'intérêt de cette compagnie. Je puis vous dire—et M. Hays m'appuiera en cela—qu'il se prépare bien des projets au Canada; ils n'attendent que le moment de se faire jour; mais après un examen attentif de la question, nous croyons que notre projet actuel est bien le meilleur moyen d'empêcher ces projets rivaux d'être mis à exécution. (Ecoutez, écoutez ! Et en vous demandant de l'adopter, nous ne pensons pas vous exposer à de nouveaux dangers, mais nous pensons mettre le Grand Tronc dans une situation où il ne s'est jamais trouvé auparavant; nous les fortifions en multipliant le nombre des centres d'où il pourra tirer du trafic et où il pourra, d'autre part, en livrer. Quant aux porteurs de titres récents, qui se sont plaints aujourd'hui, je leur dirai que je considère ces titres valables seulement à cause de leur plus-value éventuelle; et ce serait aux porteurs de titres récents plus qu'à tous autres que je recommanderais ce projet, comme augmentant énormément cette plus-value éventuelle. Je me suis un peu éloigné du sujet pour vous soumettre cette considération; je reviens à la question de l'exacte position du bureau aujourd'hui. M. Allen, fils, ayant exposé au long les raisons qui ont engagé son père à démissionner comme directeur, se pensera peut-être justifiable, en l'absence de son père, de retirer l'amendement qu'il a soumis. (Cris de " Non "). M. Allen a été notre collègue pendant huit ou neuf ans et les rapports les plus agréables ont existé entre nous. Je regrette que M. Allen ne soit pas ici aujourd'hui; je regrette qu'il ne se soit pas donné la peine de nous demander une entrevue. Pour ma part, je me serais avec plaisir rendu chez lui, et j'aurais examiné avec lui le contrat modifié que nous avons obtenu depuis qu'il a démissionné. M. Allen voudra bien observer que la déclaration qu'il a faite aujourd'hui s'applique réellement aux conventions, ou à ce qu'il croyait être les conventions, quand il sortit du bureau; mais elle ne saurait s'appliquer au contrat que nous vous présentons aujourd'hui. Celui-ci est très différent du premier et beaucoup plus favorable. (Applaudissements). Notre ancien collègue avait parfaitement le droit de démissionner comme il l'a fait, mais il me semble regrettable qu'il ait cru devoir rejeter les conclusions auxquelles onze de ses codirecteurs s'étaient ralliés après un examen attentif de la question, examen que M. Allen n'a jamais pu faire avec autant de soin. Il s'est aussi, par la même occasion, mis en contradiction avec M Hays.

Inutile, Messieurs, de vous dire que nous avons prospéré depuis neuf ans; inutile de vous dire que M. Hays est un administrateur très habile—je le pense un des administrateurs de chemin de fer les plus capables des Etats-Unis. D'autre part, M. Allen, qui est un de mes grands amis, a vécu en Angleterre, a été élevé dans un milieu, sans doute, strictement judiciaire et plutôt conservateur; et je vous le demande, est-il raisonnable que son opinion l'emporte sur l'opinion unanime de onze de ses collègues, et par-dessus tout, sur l'opinion d'un expert comme M. Hays ? Maintenant, quant à la nécessité de voter aujourd'hui; ce n'est pas notre faute si nous sommes dans cette obligation. Il nous faut faire connaître à sir Wilfrid Laurier le résultat de cette réunion-ci. Comme le président vous l'a dit—et ayant visité Winnipeg, l'année dernière, en sa compagnie, je suis en mesure de corroborer ce qu'il a dit—on a besoin de nous dans le Nord-Ouest. Le gouvernement a formé une société avec nous pour nous donner accès au Nord-Ouest, dans des conditions qui sont très acceptables au Grand Tronc. Mais si vous rejetez cette proposition, votre compagnie ne sera pas dans la situation où elle se trouvait auparavant. Vous perdrez votre influence et votre prestige sur le peuple canadien et sur le gouvernement canadien, et on considérera que vous ne prenez aucun intérêt au développement du pays. On dira: " Il y a en Angleterre cet éteignoir de bureau de direction qui ne peut rien décider; il nous faut placer notre confiance dans la Compagnie du Pacifique ou quelque autre compagnie." Je voudrais bien vous pénétrer de cette idée que l'état actuel des choses est très sérieux. Nous avons examiné cette question le plus attentivement possible. Le gouvernement nous a fait ce que nous considérons être une offre raisonnable, et nous croyons pouvoir conclure avec lui un marché qui vous sera avantageux. Nous pensons que par ce moyen vous pénétrerez dans le Nord-Ouest; par nul autre, vous ne le ferez; nous croyons également qu'à moins d'être sillonné de chemins de fer le Nord-Ouest ne se développera jamais comme il devrait, et que les chemins de fer qui vont s'y établir ont un bel avenir ouvert devant eux. Je vous demande donc de réfléchir avant de refuser de ratifier les contrats que vos directeurs et M. Hays ont préparés avec le gouvernement et obtenus de lui dans le cours des dix-huit mois derniers, et qu'ils vous soumettent maintenant en se rendant parfaitement compte de la gravité de leur action.

Le PRESIDENT : Désirez-vous que je lise de nouveau la résolution, ou plutôt l'amendement à la motion ? (Cris de " Non "). J'observerai simplement que l'amendement est à l'effet d'ajourner le débat jusqu'à ce que d'autres ren-

seignements plus détaillés aient été fournis. En jetant un coup d'œil sur l'amendement, je vois qu'on y demande nombre de renseignements qu'il serait absolument impossible d'obtenir. Si l'assemblée adoptait cet amendement, elle se mettrait dans la situation de se déjuger. Il ne saurait être question d'ajourner le débat. Je vous ai fait connaître l'état des choses. La question est celle-ci : Acceptez-vous, ou n'acceptez-vous pas le projet ? Nous regrettons tous qu'il ne nous ait pas été donné plus de temps pour considérer la question. Mais les circonstances ont été plus fortes que notre volonté; elles vous ont été expliquées par M. Smithers et M. Hays. Je pense que vous avez devant vous tous les éléments nécessaires pour en arriver à une décision, et je vous prie de donner cette décision immédiatement. Mais c'est mon devoir de vous soumettre l'amendement qui a été proposé et appuyé par un de ces messieurs. Vais-je le lire de nouveau ? (Cris de " Non "). Que ceux qui sont en faveur de l'amendement soient assez bons de nous signifier leur approbation. Et ceux qui y sont opposés ? L'amendement est rejeté. J'ai maintenant à proposer la résolution principale, que je viens de vous lire. Que ceux en faveur de cette résolution veuillent le faire savoir de la manière ordinaire. (Cris de " Tous "). Et ceux de l'opinion contraire ? La résolution est adoptée. (Salve d'applaudissements.)

Les directeurs et auditeurs sortant d'office ayant été réélus, la séance se termine par un vote de remerciements au président et aux directeurs.

M. le président, je suis heureux d'observer avec quelle attention l'honorable leader de la Chambre, le ministre des Finances, le ministre de la Justice, l'honorable député de London (M. Hyman) et autres membres du cabinet ont prêté l'oreille à la lecture de ce document très important. J'espère qu'ils le reliront très attentivement, et avec plus de temps pour étudier les différents passages qu'ils n'en ont eu ce soir. Cette lecture leur sera profitable.

M. FIELDING : De toutes les contributions faites au débat par les membres de la gauche, celle que vient de faire l'honorable député (M. Lefurgey) est la plus intéressante.

La résolution est rapportée, lue une seconde fois et adoptée.

M. TAYLOR : Nous allons, je suppose, lever la séance, maintenant ?

M. FIELDING : Nous allons présenter ce bill et le lire une première fois.

M. TAYLOR : Nous ne devrions faire qu'une procédure par jour.

M. FIELDING : C'est là tout. La présentation du bill suit généralement l'adoption de la résolution.

M. TAYLOR : Présentez le bill demain. Sa présentation soulèvera probablement de la discussion.

M. FIELDING : Non pas à l'occasion de la première lecture.

M. LEFURGEY.

M. TAYLOR : C'est possible. Il est un député ou deux d'absents qui se proposaient de prendre la parole avant que la résolution fut adoptée.

M. BRODEUR : A l'occasion de la seconde lecture, la discussion pourra avoir lieu. La procédure ordinaire c'est qu'une fois la résolution adoptée, le bill est présenté.

M. FIELDING : Mais on en reste là.

M. FITZPATRICK :Je présente le bill (n° 72) modifiant l'Acte du chemin de fer national transcontinental.

La motion est adoptée, et le bill est lu une première fois.

M. TAYLOR : Le bill est-il imprimé ? Sera-t-il discuté demain ?

M. FIELDING : Je crois qu'il est imprimé et qu'il sera distribué ce soir ; et si l'on ne s'y oppose pas, il sera discuté demain. Le bill est très court, et n'ajoute rien d'important à ce que la Chambre connaît déjà.

AJOURNEMENT—AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

M. FIELDING : Je propose que la Chambre lève sa séance.

M. SPROULE : Ce serait précipiter la discussion de cette mesure du Grand-Tronc-Pacifique un peu trop que d'en commencer demain l'examen. Il nous faudrait un peu de temps pour l'étudier.

M. FIELDING : Si demain on s'y oppose, le premier ministre, sans doute, acquiescera à la demande de ces messieurs. Avant son départ, ce soir, je lui ai demandé quelle serait la besogne pour demain, et il m'a répondu que nous examinerions ce bill. Mais si l'on a quelque proposition à faire, il sera disposé, sans doute, à modifier le programme.

La motion est adoptée, et la Chambre lève sa séance à 12 heures et 10 minutes du matin, vendredi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 22 avril 1904.

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

LOI DES CHEMINS DE FER—AMENDEMENT.

M. LENNOX : Je demande permission de présenter le bill (n° 73) modifiant l'Acte des Chemins de fer.

Sir WILFRID LAURIER : Veuillez donnez des explications.

M. LENNOX : Ce bill ressemble beaucoup à celui qui fut présenté par le député

de Wellington-sud pendant la dernière session sous le numéro 74. Le comité des Chemins de fer, auquel on l'avait renvoyé, fit un rapport qui y était favorable. En 1874 il fut adopté une loi et en 1878 il en fut adoptée une autre permettant au Grand Tronc d'établir un système d'assurance en faveur de ses employés. L'honorable ministre de la Justice voudra bien se rappeler qu'il s'est élevé un doute au sujet de la juridiction des deux parlements. Le bill que je présente aujourd'hui tend au même but que celui qui fut présenté pendant la dernière session.

La motion est adoptée et le bill subit sa première lecture.

LOI DES PECHERIES—AMENDEMENT.

M. PREFONTAINE : Je demande permission de présenter le bill (n° 74) modifiant la loi des pêcheries.

M. L. R. BORDEN : L'honorable ministre aurait-il la bonté d'expliquer en peu de mots ce bill ?

M. PREFONTAINE : Il a surtout pour objet de pourvoir à l'émission de patentes en faveur d'établissements de pêche à la baleine. C'est la loi de Terre-Neuve qui a inspiré au gouvernement l'idée de ce bill, dont les dispositions ressemblent à celles de la loi de Terre-Neuve. L'année dernière on a demandé nombre de permis pour faire la pêche à la baleine. Comme il n'y a pas encore de règlements à ce sujet le département a cru devoir en établir pour l'avenir au moyen de ce bill.

La motion est adoptée et le bill subit sa première lecture.

ACTE DES SOCIETES PAR ACTIONS—AMENDEMENT.

M. COWAN : Je demande permission de présenter le bill (n° 75) pour modifier la loi de 1902, concernant les sociétés par actions.

M. R. L. BORDEN : Veuillez donner des explications.

M. COWAN : Le bill a pour objet de modifier l'article 40, chap. 15, de la loi concernant les sociétés par actions. L'article, tel qu'il est, permet de réduire, au moyen d'un règlement, les actions dont le pair est de $100, mais il ne permet pas d'augmenter jusqu'à concurrence de $100 des actions au-dessous du pair. Ce bill permettra de grouper au moyen d'un règlement, un certain nombre d'actions et d'en porter la valeur à $100.

La motion est adoptée et le bill subit sa première lecture.

CODE CRIMINEL—AMENDEMENT.

M. WADE : Je demande permission de présenter le bill (n° 76) modifiant le code criminel.

M. LENNOX : Ce bill tend à modifier le code criminel quant à la province de la Nouvelle-Ecosse, de façon à établir un moyen plus efficace et plus rapide de punir ceux qui seront surpris à voler ou en possession de qui on trouvera du quartz ou de l'amalgame aurifère, ce qui, d'après la loi actuelle, est presque impossible. En vertu de la principale disposition du bill que je présente, disposition empruntée en grande partie à la loi en vigueur dans l'ouest de l'Australie, celui en possession de qui on trouvera de l'amalgane ou du quartz aurifère aura à prouver qu'il se l'est procuré honnêtement. Pendant la dernière session on a discuté ce projet assez à fond, dans cette Chambre, où il fut présenté comme faisant alors partie des amendements du gouvernement. Comme il n'a pas été adopté, j'ai entrepris de présenter des amendements, cette année, absolument sous la même forme qu'ils avaient l'année dernière.

La motion est adoptée et le bill subit sa première lecture.

ALLOCATIONS AUX OFFICIERS.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Je propose que la Chambre se forme en comité, lundi prochain, pour étudier le projet de résolution suivant :

Que la solde et les allocations des officiers de l'état-major général, de l'état-major du quartier général et de l'état-major de district, respectivement, auxquelles il n'est pas pourvu dans le bill concernant la milice du Canada, seront fixés par décret de 'Exécutif.

Je dois dire que Son Excellence le Gouverneur général m'a signifié qu'elle consentait à la présentation de l'avis de motion dont la délibération vient d'être proposée.

La motion est adoptée.

LES FUSILIERS D'ESSEX.

M. COWAN : Avant l'appel des ordres du jour, je signalerai un certain entrefilet paru ce matin dans le " Citizen ", d'Ottawa, et je terminerai par une motion, s'il le faut, pour me confirmer au règlement. Cet entrefilet se lit comme suit :

Les Fusiliers d'Essex doivent représenter la milice canadienne à l'Exposition de Saint-Louis. Ce régiment est bien passable, mais ce n'est pas précisément un de ceux qu'il conviendrait de mettre sous les yeux des nations du monde comme représentant vraiment notre milice.

J'ignore si on a choisi les Fusiliers d'Essex pour représenter la milice canadienne à l'Exposition de Saint-Louis ; mais si on l'a fait, on ne pouvait mieux choisir, parmi tous

les régiments ayant le même nombre de compagnies, que parmi celui des Fusiliers. Je dois protester contre l'allusion faite à ce régiment dans l'entrefilet en question. Je ne dirai pas que, eu égard au nombre de compagnies, le régiment d'Essex est le premier du Canada, mais je maintiens qu'il n'est inférieur à aucun. Il a déjà représenté notre pays aux Etats-Unis. Il y a environ un an, lors de la visite du président Roosevelt à Détroit, les Fusiliers d'Essex ont traversé la rivière et participé à la revue. Le président parla d'eux dans les termes les plus élogieux. C'était, on se l'imagine, grand jour de fête à Détroit. Toute la presse du Michigan y était représentée et elle fut unanime à dire que la prestance des officiers, le beau physique des soldats, l'élégance de leur maintien, la perfection de leur marche mettait ce régiment sur un pied d'égalité avec tous les régiments américains réunis dans cette circonstance. Je tiens à déclarer que tant que je ferai partie de la députation, je ne laisserai point passer un entrefilet comme celui-là sans protester et sans dire un mot en faveur d'officiers et de soldats dont je ne saurais trop louer les belles qualités militaires. Je propose donc que la séance soit levée.

M. CLARKE : Puis-je demander à l'honorable ministre de la Milice si le choix de ce régiment de fusiliers—j'admets tout ce qu'en a dit l'honorable député d'Essex-sud—a été fait par les autorités militaires ?

Sir FREDERICK BORDEN : Non, il ne l'a pas été.

M. CLARKE : Ce régiment n'a pas été désigné par les autorités militaires ?

Sir FREDERICK BORDEN : Non, aucun régiment que je sâche n'a été choisi par les autorités militaires.

La motion d'ajournement (M. Cowan) rejetée.

M. KAULBACH : Avant l'appel des ordres du jour, je signalerai au ministre des Douanes un sujet relatif au tarif douanier et qui intéresse essentiellement les pêcheurs des provinces maritimes. D'après l'article 542 du tarif, les câbles de marine sont admis en franchise, tandis que ceux qui sont destinés aux bateaux-pêcheurs sont frappés d'un droit de 25 pour cent. Les pêcheurs contribuent dans une très large mesure au revenu du pays ; il faut donc les traiter avec considération. On s'intéresse aux cultivateurs le plus possible et l'on admet en franchise la ficelle d'engerbage dont ils ont besoin. Pourquoi n'en ferait-on pas autant relativement aux câbles destinés aux bateaux-pêcheurs ? Je demande au ministre de vouloir bien étudier cette question et la résoudre dans un sens favorable aux pêcheurs. Je le prie également de résoudre la question aussitôt que possible ; il se construit un grand nombre de bateaux cette année et il serait bien avantageux aux pêcheurs que les haussières destinées à leurs bateaux fussent admises en franchise tout comme les câbles. Je ne vois pas pourquoi on ferait une différence.

L'honorable M. FIELDING : Mon honorable ami (M. Kaulbach) ne doit pas ignorer que, pour faire droit à sa requête, il faudrait modifier le tarif. Il est réjouissant d'entendre les députés de la gauche exprimer le désir de faire admettre certains articles en franchise Nous promettons de travailler à résoudre toutes ces questions dans un sens favorable.

M. COCHRANE : Oui, vous devez être sensible à tout cela.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

Sir WILFRID LAURIER : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 72) modifiant la loi relative au chemin de fer Transcontinental national.

M. SPROULE : J'ai compris, hier soir, qu'on ne délibérerait pas sur la deuxième lecture de ce bill aujourd'hui. On ne l'a présenté à la Chambre qu'à minuit, hier, et je ne trouve guère raisonnable qu'on procède maintenant à la deuxième lecture.

L'honorable M. FIELDING : Que mon honorable ami (M. Sproule) veuille bien s'en souvenir, j'ai dit, hier soir, que le premier ministre m'avait chargé d'annoncer que le gouvernement entendait s'occuper du bill aujourd'hui. C'est pour cela que j'ai dit que nous nous en occuperions aujourd'hui même et que si l'on présentait des objections raisonnables, le premier ministre daignerait, sans doute, les considérer favorablement.

M. SPROULE : C'est précisément ce qu'a dit l'honorable ministre, mais il a ajouté qu'on ne poursuivrait pas l'étude du bill, s'il y avait à cela des objections raisonnables.

L'honorable M. FIELDING : L'honorable député pourrait nous faire connaître ses objections.

M. R. L. BORDEN : J'ai demandé copie du bill à plus d'une reprise mais je n'ai pu rien obtenir jusqu'à une heure, cet après-midi. J'ai envoyé voir au bureau de poste deux fois; mais il n'y avait rien, et je n'ai encore rien reçu. Je pense donc qu'on ne devrait pas poursuivre l'étude du bill à présent.

Sir WILFRID LAURIER : Pour ces raisons, je vais retirer ma motion. Cependant, je désire qu'on poursuive l'étude du bill mardi prochain si c'est possible.

M. R. L. BORDEN : Fort bien.

Sir WILFRID LAURIER : Lundi il va falloir nous occuper de beaucoup d'affaires d'intérêt privé. Cette besogne expédiée, nous pourrions poursuivre l'étude de ce bill mardi et continuer de jour en jour jusqu'à solution finale.

M. R. L. BORDEN : Je suis bien prêt à poursuivre l'étude du bill mardi. Quand à la dernière partie de la proposition du premier ministre je dirai, lundi, ce que j'en pense. Je ne croyais pas qu'elle fût comprise dans les termes de la résolution et, par conséquent, je ne m'en suis pas préoccupé.

Sir WILFRID LAURIER : Elle n'y est pas comprise. Je viens de donner avis d'une motion demandant que nous poursuivions l'étude du bill de jour en jour jusqu'à solution finale, et j'entends présenter cette motion mardi.

M. R. L. BORDEN : Nous serons prêts à discuter le bill mardi.

Motion retirée.

LOI RELATIVE AUX PETITIONS DE DROIT—AMENDEMENT.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 38) ayant pour objet de modifier la loi relative aux pétitions de droit.

L'honorable M. HAGGART : Quel sera l'effet de ce bill ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Pas très important. Aujourd'hui, lorsqu'il a été fait droit à une pétition demandant un arrêt (*fiat*) cette pétition et cet arrêt sont remis au procureur du pétitionnaire, qui les produit en cour de l'Echiquier. Depuis le moment que l'arrêt est accordé jusqu'au moment où il est produit en cour de l'Echiquier la pétition échappe à notre autorité. Cet amendement a pour objet de nous conserver la garde de la pétition jusqu'à ce qu'elle fasse partie du dossier de la cour. Lorsque l'arrêt aura été rendu, le secrétaire d'Etat déposera la pétition au greffe de la cour de l'Echiquier. Ainsi il deviendra impossible d'altérer la pétion et nous serons sûrs qu'elle sera présentée à la cour de l'Echiquier telle qu'elle aura été accordée.

La motion est adoptée et le bill est lu une deuxième fois, étudié en comité, rapporté, lu une troisième fois et adopté.

ACTE DU TERRITOIRE DU YUKON—AMENDEMENT.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 39) ayant pour objet de modifier l'Acte du Terditoire du Yukon.

L'honorable M. HAGGART : Veuillez donner des explications.

L'honorable M. FITZPATRICK : L'article 5 de l'Acte du Territoire du Yukon se lit ainsi :

Les sujets britanniques de naissance et naturalisés de sexe masculin, dans le territoire, qui auront atteint l'âge de vingt et un ans accomplis et résidé sans interruption dans ce territoire pendant la durée de douze mois au moins, éliront deux représentants au Conseil territorial ; et ces représentants auront le même pouvoir et seront chargés des mêmes devoirs que les conseillers qui auront été nommés par le Gouverneur en conseil des ministres. Sera éligible toute personne réunissant les qualités voulues pour voter.

Cet article pris au pied de la lettre signifie que cinq représentants seront choisis par les électeurs en général pour siéger au Conseil territorial, c'est-à-dire que chaque électeur aura droit de voter pour chacun de ces représentants. S'inspirant de ce que je crois être une fausse interprétation de l'Acte du Territoire du Yukon, le conseil du Yukon a divisé le territoire en cinq circonscriptions électorales et a donné aux électeurs de chacune d'elles le droit d'élire un représentant. Je doute qu'ils aient ce droit, bien que cette répartition réponde aux fins d'une élection ; et pour trancher la question et faire disparaître tout doute quant à la régularité de l'ordonnance adoptée par le conseil du Yukon j'ai cru devoir présenter ce bill ayant pour objet de sanctionner ce qu'il a fait.

L'honorable M. HAGGART : Nous ignorons qu'elles sont ces circonscriptions. Le ministre de la Justice pourra peut-être, lors de la troisième lecture, nous communiquer un rapport établissant ce qu'elles sont.

M. LANCASTER : Le ministre de la Justice a-t-il une explication à donner à la Chambre au sujet de la dernière partie du bill concernant le cens électoral des votants?

L'honorable M. FITZPATRICK : Le bill ne parle du cens électoral que par rapport à la résidence. Le Conseil peut accorder le droit de vote à tout sujet britannique ayant demeuré dans la région n'importe quel temps dans les douze mois qui auront précédé la date du vote. L'ordonnance n° 29 du conseil du Yukon y pourvoit et établit qu'il faudra avoir demeuré trois mois dans la circonscription électorale.

M. LANCASTER : D'après le ministre cela signifie-t-il qu'une personne ayant droit de vote à n'importe quelle période des douze mois aurait droit de voter à une élection quand même elle aurait quitté le territoire ? Pris au pied de la lettre l'article a cette signification.

L'honorable M. FITZPATRICK : En 1902, en vertu de l'ordonnance n° 28, le commissaire en conseil d'administration a divisé le territoire en circonscriptions électorales et a pourvu à l'élection d'un représentant dans chacune d'elles plutôt que dans le pays en général ; et en vertu de l'ordonnance n° 29, de la même année, quiconque se présente pour voter doit faire serment qu'il est sujet britannique et qu'il a demeuré douze mois dans la circonscription électorale où il désire exercer son droit de vote. Cette période a été réduite depuis à trois mois de séjour dans les limites de la circonscription. Ainsi, pour pouvoir voter dans ces cinq circonscriptions électora-

les il faut être sujet britannique et prouver, si l'on en est requis, qu'on a demeuré dans la circonscription électorale durant les trois mois qui ont précédé immédiatement la date de l'élection.

La motion est adoptée, le bill lu une deuxième fois, et la Chambre se forme en comité pour le délibérer.

Article 1.

1. Nonobstant les dispositions de l'Acte du territoire du Yukon, chapitre 6 des statuts de 1898, ou de tout acte modificatif, le commissaire en conseil d'administration peut rendre des ordonnances décrétant la division du territoire en districts électoraux pour les fins de l'élection de membres du conseil du territoire, chacun de ces districts devant y être représenté par un ou plusieurs membres électifs ; ainsi que des ordonnances exigeant de l'électeur, pour le rendre habile à voter à une élection de membre du conseil pour un district électoral, qu'il réside dans le district lors de l'élection ou qu'il y ait résidé au cours d'une période de douze mois au plus immédiatement antérieure à l'élection. Toute ordonnance jusqu'à présent rendue par le commissaire en conseil d'administration en tant qu'elle porte des dispositions identiques, est déclarée avoir été valide et effective dès la date de sa promulgation.

M. LANCASTER : Ce bill n'exige virtuellement qu'une chose pour qu'on ait droit de vote, et il est douteux qu'il ne détruise pas l'autre disposition qui, d'après mon honorable ami existe relativement au même sujet. Nous sommes à définir ce qui peut se faire en vertu d'ordonnances, et à prescrire qu'un commissaire en conseil d'administration pourra faire des ordonnances établissant que, pour avoir droit de voter à une élection il faudra demeurer dans la circonscription électorale à l'époque de l'élection ou y avoir demeuré durant une période n'excédant pas douze mois avant l'élection. Il me semble que nous avons bien l'air d'exclure par là toute autre condition. Si, par exemple, une personne a demeuré dans la circonscription électorale durant trois mois de la période de douze précédant l'élection et qu'elle soit ensuite partie pour la province d'Ontario, d'après cet acte elle peut revenir et réclamer le droit de voter, bien qu'elle ait cessé de demeurer dans la circonscription et soit allée s'établir ailleurs. Il ne sera pas même nécessaire qu'elle soit sujet britannnique ni qu'elle ait atteint l'âge de majorité.

L'honorable M. FITZPATRICK : Nous entendons ratifier et confirmer les ordonnanes passées par le Conseil territorial du Yukon. Mon bill a été rédigé d'après l'ordonnance, dont je désire suivre le texte d'aussi près que possible. Je ne voudrais pas faire d'amendement sans avoir l'ordonnance sous mes yeux. L'objection de mon honorable ami, c'est qu'une personne pourrait voter, bien qu'elle eût cessé de demeurer dans la circonscription, si elle est sujet britannique et y a demeuré en aucun temps pendant les douze mois qui ont précédé l'élection. Je demanderai au comité de lever sa séance pour me permettre d'étudier cette objection, de voir jusqu'à quel point je puis y répondre et résoudre la difficulté.

M. SPROULE : Y a-t-il eu procès ?

M. FITZPATRICK : Je veux prévenir toutes difficultés de ce genre. Il est rendu compte des délibérations.

ACTE DE LA COUR DE L'ECHIQUIER.

Le bill (n° 37) ayant pour objet de modifier l'acte de la cour de l'Echiquier—(Honorable M. Fitzpatrick)—subit sa deuxième lecture et la Chambre se forme en comité pour le délibérer.

Article 1 :

1. Est abrogé l'article 4 du chapitre 8 des statuts de 1902 et remplacé par le suivant :

"4. Nonobstant toute disposition contenue en l'article 51 (tel que modifié par l'article premier du chapitre 35 des statuts de 1890) ou dans l'article 52 de l'acte de la cour de l'Echiquier, lorsque la Couronne est partie à une action, poursuite, cause, instance ou autre procédure judiciaire, il y a pour la Couronne droit d'appel de tout jugement, décret ou ordonnance de la cour de l'Echiquier ou de tout juge de ladite cour."

M. HAGGART : Quelle est la raison de cet article ?

M. FITZPATRICK : Lorsque la cour de l'Echiquier fut établie il ne fut point permis d'en appeler de ses décisions que dans les causes où la somme en jeu excéderait $500. Depuis lors on a étendu la portée de l'Acte de façon à accorder à la Couronne le droit d'en appeler sans égard à la somme, du consentement d'un juge de la cour Suprême. Nous accordons maintenant ce droit d'une façon absolue dans tous les cas ; nous croyons que c'est conforme à l'intérêt public. Ainsi, il peut y avoir des cas où il soit question d'un principe important et d'une somme insignifiante. Nous désirons conférer le droit d'appel dans tous les cas, à la discrétion du ministre.

M. HAGGART : Je comprends parfaitement que lorsqu'il s'agit d'expropriation il peut se présenter une question de principe que la Couronne veuille faire décider autrement que selon le jugement de la cour de l'Echiquier, bien que la propriété puisse ne pas valoir plus de $15 à $20. Mais que penser du pauvre plaideur dans un cas comme celui-ci ? Il est de principe, en droit moderne, que dans tous procès intentés pour une faible somme le jugement doit être final. La construction d'un canal ou d'un chemin de fer donne lieu à des centaines de cas d'expropriation où il peut être question d'un principe ; mais de cette question le pauvre diable exproprié n'a cure ; ce qu'il veut, c'est qu'on lui donne son argent.

M. FITZPATRICK : Pour me servir de l'expression de mon honorable ami (M. Haggart) le pauvre diable serait bien aise qu'il se rendît une décision ; mais que dire des quarante ou cinquante autres pauvres diables dont le sort doit dépendre de cette décision ? Mon honorable ami est plus en état que moi de traiter ce point, car il doit se rappeler plusieurs causes de ce genre. Je me souviens moi-même d'un cas survenu dernièrement dans le voisinage du canal de Cornwall, je crois. La déviation d'un chemin public causa des dommages à tout un village ; il nous arriva une cinquantaine de pétitions demandant l'émission d'un arrêt d'autorisation d'instance contre la couronne. On s'occupa d'un de ces cas, les autres furent laissés en suspens parce que nous voulions faire décider jusqu'à quel point nous étions responsables, et afin que par suite de la décision rendue dans ce cas, tous les autres fussent réglés. Il se peut que la somme en question dans chacun de ces cas ne soit pas considérable, mais que l'addition de toutes ces sommes représente un chiffre élevé. Cet amendement a pour objet d'éviter des procès. Je sais bien qu'il ne sera pas avantageux pour les avocats, mais il le sera pour les plaideurs, dont l'intérêt exige que nous adoptions une règle pour mettre fin à ce qui se passe actuellement. Il peut se présenter une cinquantaine de cas où il soit question du même principe.

M. LANCASTER : N'appliquera-t-on pas la même règle que dans les causes mues entre sujet et sujet ? Ainsi, l'exploitation des chemins de fer donne lieu à une foule de petites réclamations. Nous pouvons croire que les juges connaîtront les jugements rendus en appel et qu'ils s'en inspireront pour appliquer la loi. La cour de l'Echiquier doit prononcer des arrêts où la somme en question est suffisamment élevée pour qu'il y ait droit d'appel, et les décisions rendues en appel dans ces causes peuvent diriger les jugements de la cour elle-même. Il y a, en faveur de la prétention du député de Lanark-sud cette différence que les causes mues entre sujet et sujet peuvent être décidées par plusieurs juges, tandis que celles de la cour de l'Echiquier sont toujours décidées par le même juge.

M. FITZPATRICK : Ce n'est pas toujours le même homme qui juge.

M. LANCASTER : Presque toujours. En tous cas, il y a des juges de cour de comté qui, sur les questions de principe, n'acceptent pas toujours les décisions rendues par les tribunaux de juridiction supérieure. Il y a beaucoup de vrai dans ce que vient de dire le député de Lanark-sud. Le plaideur, qu'on l'appelle "pauvre diable", comme on l'a appelé au cours de ce débat, ou qu'on lui donne le nom de "pauvre homme" ou de "persécuté," devrait être traité, en ces matières, avec un peu de plus d'égard que ce bill ne le permet.

Il ne faut pas que le citoyen pauvre qui a une minime créance à faire valoir contre l'Etat soit obligé de porter indéfiniment sa cause en appel. Si le minimum fixé pour les causes portées en appel est trop élevé, qu'on en réduise le chiffre. J'ignore quel est le chiffre minimum, à la cour de l'Echiquier.

M. FITZPATRICK : Cinq cents dollars.

M. LANCASTER : Ce chiffre me semble légitime pour les causes portées devant la cour de l'Echiquier ; toutefois, si le ministre pense qu'il y a lieu de réduire cette somme à quatre cents ou à trois cents dollars, alors la chose mériterait étude. Mais, jusqu'à concurrence d'une certaine somme, le gouvernement devrait être convaincu qu'il est responsable du paiement de cette somme s'il n'obtient pas gain de cause. Il peut arriver que le gouvernement veuille soumettre une cause au tribunal à titre d'épreuve, et dans ce but, il interjetterait appel d'un jugement du tribunal inférieur dans une cause de minime importance. Cependant, est-ce qu'il ne serait pas possible de trancher la difficulté, en pratique, par le nombre de causes qui dépasseraient le minimum ? Et pourrions-nous espérer que le juge présidant à la cour de l'Echiquier, renseigné qu'il est sur la teneur de la loi, ainsi qu'établie par les jugements rendus dans les causes plus importantes portées en appel, rendit justice aux intéressés dans les causes de moindre importance?

M. FITZPATRICK : L'argumentation de l'honorable député serait fort probante, s'il ne s'agissait ici que d'une question de droit. Mais, il ne faut pas l'oublier, sous l'empire de la loi relative à l'expropriation, le juge décide, dans chaque cas si la propriété a bénéficié, oui ou non, des travaux exécutés par l'Etat, et s'il ne faut pas tenir compte de la chose, au point de vue de la diminution des dommages-intérêts. L'honorable député a omis de nous signaler une difficulté qui peut se présenter : c'est qu'il peut se faire que la question de droit se complique d'une question de fait. Il importe donc de faire décider chaque catégorie de causes auxquelles s'appliquent le même droit et la même classe de faits, et cela afin de couper court à de nombreux litiges. Il n'y a pas lieu d'appréhender que le gouvernement interjette appel au tribunal, dans certaines causes ou l'appel serait injustifiable. Qu'on veuille bien m'en croire, il est bien plus difficile de faire décider ces causes par le tribunal que d'arriver à un compromis. Il est préférable d'en venir à un compromis et on exerce beaucoup plus de pression sur le gouvernement pour obtenir un compromis que pour obtenir que la cause soit soumise aux tribunaux. Et si nous tenons tant aux pétitions de droit, c'est que, parfois, nous jugeons nécessaire de faire décider les ques-

tions de droit et de fait. L'honorable député ne doit pas l'oublier, le principe qu'il a énoncé, applicable aux causes ordinaires, ne s'appliquerait nullement aux causes où la question de droit se complique d'une question de fait.

M. LANCASTER : Je ne sais pas si je fais erreur : je laisse au ministre le soin de le dire. Est-ce que, d'ordinaire, le juge de la cour de l'Echiquier ne soumet pas à un arbitre certaines questions dé fait, le juge, alors, rendant sa décision sur ces faits ? S'il en est ainsi, il existe alors virtuellement un appel en cour même de l'Echiquier. Les juges de la haute cour abandonnent quelquefois au juge de la cour de comté ou à quelque arbitre le soin de décider les faits, tandis que les juges eux-mêmes appliquent la loi. Il y aurait alors ici une sauvegarde contre la confusion des questions de droit et de fait. Si pareille pratique règne en cour de l'Echiquier, cette règle offrirait une assez bonne garantie ; pourvu qu'il soit bien entendu que le juge de la cour de l'Echiquier n'est nullement tenu d'adopter le rapport de l'arbitre, si ce rapport, à son avis, est inacceptable.

L'honorable M. FITZPATRICK : La pratique en vogue, si je ne me trompe, consiste à renvoyer ces questions au registraire de la cour. Cette règle s'applique exclusivement à la preuve relative aux faits. Toutefois, elle ne s'appliquerait pas au cas que j'ai signalé. Force me sera de demander au comité la permission de modifier le projet de loi en discussion, en y ajoutant un article tendant à autoriser, en droit, une pratique en vogue auprès du tribunal, mais qui, sans cette autorisation, nous créerait plus tard des embarras. D'après la pratique en vogue auprès de la cour de l'Echiquier, le juge se prononce sur la question de responsabilité relativement aux dommages, sans faire la réparation des dommages-intérêts, et alors il est interjeté appel de ce jugement à la cour Suprme. En pareilles circonstances, on le voit, le chiffre des dommages-intérêts n'est pas fixé. En Angleterre, dans certaines causes dont j'ai récemment parcouru le compte rendu, je constate que le tribunal a décidé qu'en pareilles circonstances, il ne saurait être interjeté appel au tribunal supérieur, parce que le montant des dommages-intérêts n'a pas été définitivement fixé. Je crains fort qu'il ne surgisse, plus tard, certains embarras, si quelque avocat retors s'avise de soulever cette objection. Pour parer à pareille éventualité, je désire confirmer législativement ce qui a été établi par la pratique en vogue jusqu'ici, au sujet de ces appels en matière de chemins de fer.

On adopte l'article 1.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je propose l'insertion de l'article que voici :

L'article 2 du chapitre 8 des statuts de 1902 est abrogé et remplacé par ce qui suit :

2. L'article substitué à l'article 51 de ladite loi, par l'article 1er du chapitre 35 des statuts de 1890 est amendé par l'insertion, après le mot " jugement ", quatrième ligne dudit article des mots " ou aveu tout jugement relatif à toute exception péremptoire ou avec tout jugement qui définit les droits des intéressés, bien que le montant des responsabilités ou des dommages-intérêts doive être constaté ou fixé subséquemmnet."

L'honorable M. HAGGART : Cet article aura-t-il un effet rétroactif ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Non, il ne vise que l'avenir. A mon avis, il ne serait pas juste de l'appliquer à un procès pendant devant les tribunaux.

On adopte l'amendement et le comité rend compte de ses délibérations sur le bill.

M. l'ORATEUR : Quand le bill sera-t-il voté en troisième délibération ?

L'honorable M. HAGGART : Le chef de l'opposition est absent, et comme tous ces projets de loi rentrent dans ses attributions, je tiendrais à ce qu'il fût présent, avant l'adoption du bill en troisième délibération.

M. l'ORATEUR : Ce sera donc à la prochaine réunion de la Chambre.

BUDGET DES DEPENSES.

La Chambre se forme de nouveau en comité, afin de délibérer le budget des dépenses.

M. CLARKE : Ce crédit est-il affecté à des augmentations de traitement ?

Le MINISTRE DES DOUANES (Honorable William Paterson) : Oui, comme on le voit, cet item accuse une augmentation de $3,185 au budget de 1903-04. Dans l'état comparatif des traitements des commis aux écritures et autres, figurant au chapitre des dépenses imprévues l'année dernière, se trouve comprise la somme de $5,625, qui est portée au crédit affecté aux traitements des employés permanents, cette année. Comme on le voit, dans le chapitre des dépenses imprévues, cette année, il n'y a pas d'item correspondant se rattachant aux traitements des commis aux écritures et autres aides, et cela tient à ce que ces employés surnuméraires sont devenus fonctionnaires inamovibles. Si on compare ces deux états d'une façon collective, ils accusent une augmentation de $3,185.

M. CLARKE : A qui accorde-t-on ces augmentations ?

L'honorable M. PATERSON : Cet article ne s'applique qu'au service intérieur ; les crédits affectés au service extérieur viendront plus tard.

M. CLARKE : Le ministre peut-il nous renseigner au sujet des fonctionnaires qui bénéficient de ces augmentations ?

L'honorable M. PATERSON : Oui. Sous l'empire de la loi du service public adoptée la session dernière, les commis surnuméraires au ministère ont été nommés commis de troisième classe. L'honorable député se rappelle sans doute la modification apportée à la loi. Le premier janvier 1904, les crédits affectés à ces appointements pour le prochain exercice ont cessé de figurer au chapitre des dépenses imprévues.

M. CLARKE : Quelle totalité ces augmentations atteindront-elles ?

L'honorable M. PATERSON : Il est affecté une somme de $700 à ces augmentations. Le traitement de J. R. K. Bristol est porté de $1,400 à $1,500 ; celui de John A. Watson est porté de $1,400 à $1,500 ; les appointements de Charles Scofield, de $700 à $800 ; le traitement de William Wall est relevé de $600 à $800 ; soit une totalité de $700.

M. COCHRANE : Pourquoi accorder une augmentation de $200 à quelques fonctionnaires, tandis que les autres ne reçoivent que $100 ?

L'honorable M. PATERSON : C'est que le minimum des appointements d'un commis de la seconde classe cadette est de huit cents piastres, et tous ces commis ont été placés sur ce pied. Il est ensuite affecté $1,200 aux augmentations prévues par la loi. Tous les fonctionnaires du ministère y ayant droit, ont reçu l'augmentation de $50.

M. CLARKE : Est-ce que tous les fonctionnaires ont reçu cette augmentation ?

L'honorable M. PATERSON : Tous ceux qui y avaient droit. Quelques-uns d'entre eux touchent le maximum.

M. SPROULE : Je vois qu'il y a, au ministère, trois nouveaux commis de la seconde classe cadette. Les a-t-on transférés d'une classe inférieure ?

M. PATERSON : Non ces commis sont actuellement attachés au service du ministère, mais leurs appointements sont payés à même le crédit affecté au service extérieur, et à l'avenir, il est entendu que nous demanderons le paiement de ces appointements au crédit affecté au service intérieur. Il va sans dire que le paiement de ces appointements ne saurait être demandé au crédit affecté au service extérieur. Ces commis travaillent au bureau. La besogne du bureau s'étant accrue, force nous a été d'y transférer quelques employés attachés au service de la statistique.

M. COCHRANE : Sans cela, ces commis auraient dû chômer.

M. PATERSON : Non, ils sont actuellement attachés au service et touchent leurs appointements. Ils étaient employés au bureau de la statistique, mais la besogne du bureau a tellement augmenté que force nous a été d'utiliser leur service.

M. COCHRANE : Par le temps qui court on ne parle que de progrès. Nulle part au Canada, ce progrès n'est si sensible qu'à Ottawa. Sous le régime conservateur, ces messieurs de la droite prétendaient que les édifices publics étaient bondés d'employés, au point de faire éclater la toiture ; or, sous le régime actuel, on ne se contente plus de remplir les édifices publics, mais on loue, en outre, toutes les vieilles masures de la ville. Le ministère des Douanes occupe la vieille bâtisse autrefois occupée par M. Woods. Quel progrès le pays ne doit-il pas faire, puisqu'il faut tant d'édifices ?

M. PATERSON : On ne saurait porter ces dépenses au compte du ministère.

M. COCHRANE : Je ne me range pas à cet avis. Il est difficile de caser dans les bureaux des ministères tous les partisans en quête d'emplois qui rôdent autour des édifices. Lorsque vous étiez dans l'opposition, vous avez tant tonné contre ces abus que les échos de vos discours ont retentis jusque dans le comté que j'ai l'honneur de représenter ici ; or, maintenant que vous êtes au pouvoir, les édifices publics sont tellement bondés d'employés que force vous est de louer les édifices à l'extérieur pour loger tout ce monde. En me promenant dans la ville j'observe que le bureau de la douane a été transféré dans un grand édifice que le propriétaire a évacué, afin de le louer au ministre de la milice.

M. PATERSON : Je le répète, on ne saurait nous imputer la chose à blâme. Le bureau de la douane, à Ottawa, a été incendié et force nous a été de transférer ailleurs le bureau affecté aux affaires de la ville, et il nous faut bien un bureau en ville pour la transaction des affaires. Si je ne me trompe, le bureau affecté au service de la douane dans la ville a été transféré dans l'édifice loué de M. Woods dans ce but. Sans cela, force nous aurait été de louer un autre édifice.

M. COCHRANE : Le ministre excelle à inventer des excuses.

M. PATERSON : Eh bien, c'est une excuse au moins, l'honorable député en convient.

M. CLARKE : Oui, mais une fort mauvaise excuse, à son avis.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre a sans doute obtenu du sous-chef du ministère un rapport recommandant cette modification, et revêtu de l'approbation du conseil.

M. PATERSON : Le conseil a approuvé ces crédits.

L'honorable M. HAGGART : Pardon ; je tiens à savoir si le ministre s'est conformé à la loi, c'est-à-dire, s'il a obtenu du sous-chef un rapport approuvant les modifications en question et si ce rapport est revêtu de la

sanction du conseil. Sinon, il n'a pas le droit de demander au comité de voter ce crédit.

L'honorable M. PATERSON : Si l'honorable député veut savoir si le commissaire approuve la chose je réponds dans l'affirmative.

L'honorable M. HAGGART : Pas du tout ; je demande au ministre s'il a obtenu du sous-chef du ministère un rapport approuvant la chose et s'il a obtenu l'approbation du conseil.

M. WILSON : Le sous-ministre est-il en même temps commissaire des douanes et a-t-il participé à l'augmentation accordée d'une façon générale aux sous-ministres l'année dernière ?

L'honorable M. PATERSON : Oui, le sous-ministre est commissaire des douanes.

M. WILSON : Quel est le chiffre actuel de son traitement ?

L'honorable M. PATERSON : $4,000.

M. WILSON : C'est une augmentation de $1,200.

L'honorable M. PATERSON : Non.

M. WILSON : C'est ce que l'auditeur général affirme dans son rapport.

L'honorable M. PATERSON : Le nom du sous-ministre figure au rapport de l'auditeur général à titre de président du conseil des douanes il a touché $800 en sus de son traitement, il est porté de $3,000 à $4,000 ; voilà l'augmentation qu'il reçoit, sous l'empire de la nouvelle loi.

M. WILSON : L'auditeur général, dans son rapport, donne le traitement du commissaire pour douze mois.

L'honorable M. PATERSON : L'honorable député peut le constater, il existe un autre item de $800, somme que le sous-ministre touche à titre de président du conseil des douanes.

M. WILSON : Le sous-ministre touche-t-il encore cette somme de $800, à titre de président du conseil des douanes ?

L'honorable M. PATERSON : Non.

M. WILSON : Tout est-il compris dans le chiffre de $4,000 ?

M. LANCASTER : Je tiens à savoir du ministre s'il a obtenu du chef du ministère le rapport en question, ainsi que l'autorisation voulue par voie d'arrêté du conseil, afin qu'il puisse légalement accorder ces augmentations. Le comité a droit d'être renseigné à cet égard.

L'honorable M. PATERSON : Ces augmentations ne sont pas encore accordées. Il s'agit ici d'estimations budgétaires, en voie d'élaboration. Avant que ces augmentations soient approuvées par voie d'arrêté du conseil, il est entendu que le sous-ministre présentera un rapport dans ce sens.

M. HAGGART.

M. LANCASTER : Ce sont là, à mon avis, des formalités de rigueur qu'il faut remplir, que le ministre doit remplir, avant de venir nous demander de sanctionner le paiement de ces derniers. Le ministre des Douanes ne saurait demander l'adoption de ces articles, avant de s'être conformé aux prescriptions de la loi.

M. FIELDING : Il faut, au préalable, obtenir l'autorisation du parlement.

M. SPROULE : Non.

M. FIELDING : Je n'ai pas le texte de la loi sous les yeux, mais à mon avis, ce sont là les conditions qu'il faut remplir. Le ministre des Douanes ne saurait accorder ces augmentations de traitement, sans avoir obtenu, au préalable, ces crédits voulus.

M. SPROULE : Ce crédit est affecté à l'augmentation des traitements.

M. FIELDING : Il est affecté aux augmentations que le ministres des Douanes se propose de faire, à dater du premier juillet prochain.

M. LANCASTER : Je ne saurais me ranger à l'avis du ministre des Finances. On nous demande ici de voter ces deniers, avant que les prescriptions du statut aient été exécutées.

Nous ne saurions voter ces crédits, tant que les formalités voulues relativement à ces augmentations n'auront pas été remplies. Le comité a le droit de savoir si ces prescriptions ont été remplies. Nous ne sommes pas autorisés à adopter cet item, à moins que le sous-chef n'ait recommandé ces augmentations et à moins qu'il n'ait été rendu un arrêté du conseil. Qui nous dit qu'on observera ces conditions ? Qui nous assure que le chef du ministère ne dira pas : Par déférence pour la Chambre des communes, je vais attester ces augmentations. Il n'est pas tenu de le faire, et il n'a pas droit d'invoquer pareil motif. Il doit suivre ses propres lumières et il ne doit pas se contenter d'obtempérer au désir du parlement. C'est intervertir l'ordre des choses. Le sous-ministre est censé dire au parlement et au pays par l'entremise du parlement : A titre de chef de ce ministère, je suis d'avis que ces employés ont droit à cette augmentation de traitement. Alors, nous tenons compte de sa recommandation et nous votons les crédits affectés à ces augmentations. Si nous votons les crédits affectés à l'augmentation des appointements des fonctionnaires du ministère, c'est que leur chef, connaissant leurs aptitudes et leur fidélité, recommande ces augmentations en leur faveur.

M. FIELDING : L'honorable député ne se rend pas bien compte de la situation, il ne s'agit nullement ici d'augmenter les traite-

ments de ces fonctionnaires ; nous autorisons tout simplement le ministre à augmenter les appointements, d'une façon subordonnée aux prescriptions de la loi.

M. COCHRANE : Non pas.

M. FIELDING : Avant que le ministre des Douanes puisse recommander légitimement ces augmentations, il faut que le sous-ministre intervienne ; or, la recommandation du ministre et du chef n'aurait aucune valeur, si le parlement ne votait les crédits voulus.

M. CLARKE : Est-ce là la procédure d'usage ?

M. FIELDING : Oui.

M. CLARKE : Si je ne me trompe, nous sommes en train de mettre ces deniers à la disposition du ministre, mais nous n'avons point sous les yeux la recommandation du sous-ministre et nous ignorons les noms des employés qui bénéficieront de cette augmentation de traitement. Puisqu'on nous demande de voter ces crédits, n'est-il pas légitime de demander qu'on nous soumette la recommandation du sous-ministre ou que le ministre nous fasse connaître les noms des bénéficiaires ?

M. FIELDING : Le ministre des Douanes (M. Paterson) a fait connaître les noms des fonctionnaires qui doivent bénéficier de ces augmentations. En ce moment la Chambre n'est pas en train d'accorder ces augmentations ; et quand bien même elle voterait ces crédits, si les choses en demeurent là, ces employés ne bénéficierait pas de ce relèvement de leurs appointements. Ils ne peuvent obtenir les augmentations en question que sur une recommandation dans ce sens présentée par le ministre au bureau de la trésirerie et au conseil. Le ministre ne saurait prendre cette initiative que sur la recommandation du sous-ministre.

M. CLARKE : Est-ce que le parlement avant de voter les crédits, n'a pas le droit de demander qu'on lui soumette cette recommandation ?

M. FIELDING : A mon avis, l'intention est tout l'opposé. Il faut, au préalable, obtenir le crédit affecté à ces fins.

M. CLARKE : Le ministère a le pouvoir de demander la chose. En pareilles circonstances, le ministre pourrait dire au sous-ministre: Le parlement a mis à ma disposition certains crédits affectés à l'augmentation des traitements des fonctionnaires; je suggérerais donc d'augmenter les appointements de tel et tel employé. Cette recommandation, soulignée d'un clin d'œil du ministre, vaut autant qu'un signe de tête affirmatif. Le ministre pourrait ainsi faire un triage des noms portés sur la liste, jusqu'à épuisement du crédit voté par le parlement. Le ministre des Finances pourrait-il me dire si c'est là l'intention du législateur ? N'est-il pas légitime de demander au ministre qu'il communique au parlement les renseignements en question, c'est-à-dire les noms des fonctionnaires qui doivent bénéficier de ces augmentations ? Nous manquons de renseignements circonstanciés à cet égard. Nous nous contentons de voter les crédits d'avance, sans connaître les noms de ceux qui en bénéficieront.

M. FIELDING : Il se présente quelquefois certaines propositions relatives à ces augmentations s'écartant de la formule ordinaire, et en pareilles circonstances, il faut faire soumettre la chose au parlement; mais si je ne me trompe, il ne s'agit ici que d'augmentations statutaires.

M. HAGGART : Le personnel du ministère a subi une modification. On a porté le nombre des employés de 34 à 45, et je prétends qu'avant que ce crédit soit voté, il est absolument nécessaire que le ministre ait approuvé le rapport du sous-chef et qu'il ait obtenu l'approbation du Conseil relativement aux modifications apportées au personnel.

L'honorable M. FIELDING : Je n'en disconviens pas, antérieurement à toute modification du personnel, il faut que ce rapport soit dressé ; mais la chose n'est pas d'urgence, avant que le parlement vote le crédit voulu.

M. CLARKE : Je le demande au ministre: est-ce qu'en agissant ainsi, on ne laisse pas la choses à la discrétion absolue du ministre des Douanes ? En pareilles circonstances, l'opposition agit à l'aveugle. Tout ce qu'on nous demande c'est de voter les yeux fermés, une somme en bloc.

L'honorable M. FIELDING : Pas le moins du monde.

M. CLARKE : Nous ignorons les noms des fonctionnaires qui bénéficieront de ces deniers, et il est parfaitement légitime de demander des renseignements circonstanciés à cet égard. .

L'honorable M. FIELDING : L'honorable député (M. Clarke) est dans l'erreur, quand il affirme qu'il nous faut voter, les yeux fermés. Il s'agit ici d'augmentations prévues par la loi. Si je ne me trompe, le ministre (M. Paterson) affirme que tous les fonctionnaires de son ministère sont aptes à recevoir une augmentation.

M. CLARKE : Est-ce que les augmentations prévues par la loi absorbent tout le credit demandé ?

L'honorable M. PATERSON : Cette nouvelle dépense de $700 s'explique par le fait que le traitement minimum a été augmenté de $100 sous l'empire de la loi adoptée, la session dernière. Relativement aux $1,200, si l'honorable député veut bien se reporter à la liste du service public, page 51, il y trou-

vera les noms de tous les fonctionnaires permanents du ministère jusqu'ici. L'année prochaine, il y en aura davantage.

M. CLARKE : La loi exige-t-elle que le ministre, avant d'accorder une augmentation, présente un rapport recommandant la chose?

L'honorable M. FIELDING : Ce rapport est de rigueur avant que l'augmentation soit accordée, mais non pas avant que le crédit voulu pour cette fin soit voté.

M. CLARKE : On a longtemps prétendu que des fonctionnaires publics bien méritants étaient victimes de passe-droits. S'il s'agit tout simplement d'un rouage administratif, le ministre pourra parfaitement prétendre que ces augmentations s'appliquent à tous les fonctionnaires du ministère.

L'honorable M. PATERSON : Le cas s'est déjà présenté.

M. CLARKE : Où est la recommandation du sous-ministre ?

L'honorable M. PATERSON : Je ne sache pas que les crédits préparés par les sous-ministres doivent être soumis à la Chambre.

M. CLARKE : Il ne s'agit pas ici de crédits, mais d'augmentations.

L'honorable M. PATERSON : Il s'agit ici d'augmentations basées sur des crédits. Il faut les élaborer, les soumettre au conseil et les faire adopter.

M. SPROULE : Ce n'est pas là ce dont il s'agit.

L'honorable M. PATERSON: Voici le question. Est-ce que je fais la chose de ma propre initiative, ou bien se fait-elle, sur la recommandation du commissaire ?

M. COCHRANE : Le ministre cherche à éluder la question.

L'honorable M. PATERSON: Pas le moins du monde. L'honorable député (M. Cochrane) ignore le premier mot de la question.

M. COCHRANE : Je suis bien aise que le ministre se soit éveillé. Il a fallu que le ministre des Finances le fit sortir de sa léthargie.

M. SPROULE : L'année dernière, il y avait 9 commis de la deuxième classe cadette, tandis que, cette année, il y en a douze, soit une augmentation de trois. Il n'y avait pas de commis de la deuxième classe, mais cette année il faut pourvoir au traitement de quelques commis de cette classe. La loi du service public statue :

Le gouvernement devra de temps à autre fixer le nombre des commis de la classe cadette et des messagers requis pour l'expédition de la besogne dans les différentes branches de chaque division du service public.

Il est porté au budget du ministère un crédit affecté au traitement de ces employés ; mais avant que ce crédit soit voté, le gouvernement doit fixer le nombre des employés dont il a besoin ; sinon, comment pourrait-il demander un crédit ? En outre, s'il est besoin de nouveux employés, le gouvernement demande un crédit supplémentaire affecté au paiement de ces employés.

M. ALCORN : Le ministre des Finances discute la question comme s'il s'agissait tout simplement d'augmentations statutaires. Si je ne me trompe, on a ajouté onze fonctionnaires au personnel. Cette partie de son argumentation ne tient donc pas debout. Le ministre des Douanes affirme qu'on est en train de confectionner la liste de ces crédits, et il demande au parlement de voter un crédit affecté à une tout autre fin. Du moment que le parlement adopté cet item ce n'est plus une estimation, mais un crédit, et si l'on tolère une procédure aussi irrégulière, ceux en faveur desquels le ministre demande ces augmentations, ou ceux qu'il cherche à nommer se trouveront peut-être en posture fort délicate ; car l'auditeur général pourrait fort bien déclarer que la procédure étant irrégulière, il refuse d'émettre les chèques.

L'honorable M. FIELDING : Je n'admets pas que cette procédure soit irrégulière ; au contraire, elle est parfaitement régulière et d'accord avec la pratique suivie jusqu'ici et avec la loi. Ces recommandations statutaires exigent, au préalable, la recommandation du sous-chef.

M. ALCORN : Je dois faire observer au ministre que cela ne s'applique qu'aux augmentations statutaires.

L'honorable M. FIELDING : La loi porte qu'antérieurement à la création de certains emplois de commis, il faudra observer certaines formalités ; or, cette création n'a pas lieu par le simple fait de l'adoption de la loi. La loi accorde l'autorisation voulue au ministre qui doit obtenir la recommandation du chef, lorsque le parlement a voté les deniers voulus.

M. LENNOX : Non.

L'honorable M. FIELDING : Que l'honorable député relise donc le texte de la loi.

M. LENNOX : Le ministre des Finances affirme que cette procédure est parfaitement régulière au point de vue de la loi et de la pratique parlementaire. Au point de vue de la pratique parlementaire, la chose est, en effet, parfaitement régulière ; car de session en session, depuis trois ou quatre ans, à tout évènement, nous n'avons cessé de signaler à l'attention du gouvernement cette irrégularité qui, par suite d'une longue pratique, s'est transformée en procédure régulière. Voilà ce que nous blâmons. Le ministre des Finances a droit à tous nos égards, quand il se prononce sur une question de droit, bien qu'il ne soit pas avocat ; mais je laisse au comité le soin de décider la chose, quand

j'aurai lu l'article qui suit afin de prouver que le ministre est dans l'erreur :

Il ne sera créé d'emploi de commis de deuxième classe que par voie de décret du conseil rendu sur le vu d'un rapport du sous-ministre approuvé par le chef du ministère, exposant les raisons militant en faveur de la création de la charge, et après que le traitement aura été voté par le parlement.

L'honorable M. FIELDING : Après——

M. LENNOX : Oui, lorsque le parlement aura voté le crédit affecté au traitement. Je tiens à mettre en plein relief le point sur lequel le ministre cherche à appuyer son argumentation. Voilà qui est parfaitement clair, aux yeux de tout homme sensé, c'est qu'avant de demander au parlement de voter un crédit affecté à la création d'un emploi, il faudra constater, de la façon indiquée par le statut, si la création de cet emploi est, oui ou non, d'urgence. En premier lieu, le sous-ministre doit adresser au ministre un rapport portant qu'il y a urgence de créer cette fonction. Ensuite, il faut que le ministre donne son assentiment à ce rapport. Si le sous-ministre ne fait pas la démarche indiquée en premier lieu, le ministre ne saurait venir demander à la Chambre le crédit voulu. Ce n'est pas tout. Comme je l'ai affirmé, la session dernière ou la session précédente, le rapport du sous-ministre doit être couché par écrit. Les députés de la gauche ne se sont pas rangés à mon avis. Aujourd'hui, ils vont encore plus loin. Ils prétendent qu'il n'est pas nécessaire de présenter un rapport avant que le crédit soit voté. Voici sur quoi je m'appuie, en affirmant que le rapport en question doit être couché par écrit : c'est qu'il doit contenir l'exposé des raisons militant en faveur de la création de cet emploi ; et ainsi, lorsque le ministre demande au comité le crédit voulu, les députés, à titre de représentants du peuple, seront en mesure de juger de la légitimité et de la valeur de ces raisons. Si le comité accorde le crédit, alors le gouvernement peut créer l'emploi en question et y nommer un titulaire.

L'honorable M. FIELDING : L'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox) est avocat et je ne suis qu'un simple profane. Il y a peut-être présomption de ma part à différer d'opinion avec lui ; mais force m'est bien de lui dire que tant au point de vue du sens commun que d'après les renseignements que j'ai obtenus d'hommes de loi, il se trompe du tout au tout. La citation même qu'il a faite prouve qu'il fait erreur, et il a prononcé sa propre condamnation.

Nous ne sommes pas en train de créer de nouveaux emplois de commis, par l'initiative que nous prenons ici aujourd'hui. Nous ne faisons que voter les deniers placés à la disposition du ministre des Douanes, d'une façon subordonnée aux prescriptions de la loi du service public. Je ferai observer à l'honorable député que le parlement ne crée nullement la charge en question. Il ne s'agit de créer ni un emploi de commis ni de nommer une douzaine de commis.

M. LENNOX : Vous nous demandez de créer ces emplois.

L'honorable M. FIELDING : Nous ne demandons pas au comité de créer ces emplois. Nous demandons de voter les deniers qui pourront être affectés, plus tard, à la création de ces emplois par ceux qui sont autorisés à les créer, et c'est nullement le comité de la Chambre des communes qui est autorisé à le faire, mais bien l'Exécutif, sur rapport du ministre. Lorsque le ministre demande à l'Exécutif de créer une nouvelle fonction de commis, il est tenu de soumettre le rapport du sous-ministre et il doit en outre prouver à la satisfaction du conseil que le gouvernement a voté les deniers voulus.

M. CLANCY : De l'avis du ministre, est-ce que le parlement ne devrait pas prendre connaissance de ce rapport ?

L'honorable M. FIELDING : Il ne s'agit pas ici de ce qui devrait être, mais bien de la loi, dans sa teneur actuelle ; et la pratique suivie jusqu'ici est conforme au droit, elle est basée sur le sens commun et s'appuie sur l'avis émis par le ministère de la Justice. En outre, elle a été suivie de temps immémorial.

M. HAGGART : Est-ce là l'avis du ministère de la Justice ?

L'honorable M. FIELDING : Oui, et c'est là l'avis d'après lequel l'honorable député s'est guidé lui-même pendant nombre d'années. Lorsqu'il était ministre des chemins de fer et qu'il faisait adopter son budjet, il n'a jamais présenté à la Chambre de rapport dressé par le sous-chef du ministère. Sans doute, lorsqu'il s'agit de l'élaboration du budget du ministère, le ministre en confère toujours avec le sous-chef ; et dans ce sens, celui-ci donne son approbation, comme il l'a fait sans doute dans le cas dont il s'agit ; mais ce n'est pas là ce dont il s'agit. Il s'agit ici de la demande d'un rapport couché par écrit ; et d'après le statut, il est évident que ce n'est pas lorsque le parlement est appelé à voter les crédits que ce rapport écrit doit être déposé, mais lorsqu'on demande au tribunal légitime, l'Exécutif, l'autorisation de créer cette charge, c'est alors seulement que le besoin d'un pareil rapport surgît. Ce rapport est parfaitement inutile, à moins que le parlement ne vote le crédit, et c'est ce que nous demandons au parlement de faire.

M. ALCORN : Le ministre des Finances, dans l'interprétation de la loi, se base non seulement sur l'application qu'il donne à l'article en question, mais, en outre, il invoque l'usage en vogue au ministère tant sous le régime actuel que sous les régimes précédents. A mon sens, il ne faut nullement tenir compte de la coutume suivie sous les différents régimes. Tout ce qui nous intéresse, c'est le statut lui-même, et j'abonde dans le sens du député de Simcoe.

M. HEYD : Cela va sans dire.

M. ALCORN : Sans doute, je me range à l'avis de mon honorable collègue d'autant plus volontiers que, dans le cas dont il s'agit, cet avis concorde avec le sens commun et l'interprétation découlant clairement de la teneur de l'article. Voici cet article :

Nul emploi de commis de seconde classe ne sera créé que par décret du conseil, rendu sur le rapport du chef du département approuvé par le ministre exposant les raisons qui motivent la création de cet emploi, et après que le parlement aura voté les appointements qui lui sont attribués.

Ce qu'il faut d'abord, c'est un rapport du sous-ministre indiquant les raisons de la création de cet emploi public. Il est parfaitement contraire au bon sens de dire que le ministre peut changer à sa guise la procédure à suivre. C'est le contraire qui est conforme à la raison. Il faut ensuite l'approbation du chef du ministère intéressé.

M. FIELDING : Il faut d'abord faire voter le crédit suffisant par le parlement.

M. ALCORN : Voilà précisément le point difficile. Tout roule sur le simple mot " et ". Je comprends que, après toute cette procédure précédant le décret de l'Exécutif, on demande au parlement de voter ce crédit.

M. FIELDING : C'est précisément par là qu'on doit commencer.

M. ALCORN : L'argument de mon honorable ami de Simcoe se trouve établi par le mot " et "——

M. FIELDING : Le mot important n'est pas " et " mais " après ".

M. ALCORN : D'après moi, le mot " et " démontre l'exactitude de l'argument de mon honorable ami de Simcoe, car autrement ce mot serait parfaitement inutile. Cet article se lirait donc ainsi : " exposant les raisons qui motivent la création de cet emploi, après que le parlement aura voté les appointements qui lui sont attribués ". Cet article se divise en deux parties distinctes en ce qu'il se rapporte à l'action du ministère et de l'Exécutif, et en second lieu, au vote du crédit par le parlement.

M. FOWLER : Le statut contient trois parties séparées et distinctes. Il faut d'abord le rapport du sous-ministre que le ministre doit approuver. Vient ensuite la création de l'emploi par le conseil, car le parlement ne peut agir sans cela. Enfin, le parlement vote le crédit suffisant, sans quoi l'action du conseil n'a nul effet.

M. FIELDING : Nous demandons au parlement de voter ce crédit.

M. FOWLER : Mais le statut prescrit l'ordre qu'il faut suivre et c'est précisément là la difficulté. L'initiative ne doit pas venir du chef politique du ministère intéressé, mais du sous-ministre. Il faut, cependant, que le rapport de ce dernier soit approuvé par le ministre. Quand le conseil a adopté ce rapport, on demande au parlement de voter le crédit nécessaire. Mais, dans le cas qui nous occupe, nous ne savons pas même s'il en existe un. Si l'initiative a été prise par le ministre et approuvée par son subordonnée, on n'a pas suivi la marche indiquée par la loi. Après avoir reçu le rapport écrit de ce fonctionnaire, le ministre l'approuve et demande au parlement de voter le montant nécessaire. C'est après cela qu'il se présente au conseil et qu'il fait nommer ce commis. Il est absurde de la part du ministre des Finances de prétendre qu'on peut mettre la charrue devant les bœufs et commencer par la fin. La loi indique la procédure à suivre. Le ministre de la Justice, celui qui fait autorité dans les questions légales qui concernent le gouvernement, est à son siège ; il pourrait peut-être nous faire connaître son opinion sur ce point.

M. HAGGART : Le ministre des Finances usurpe les fonctions de son collègue.

M. FOWLER : Mon honorable ami, le ministre des Finances assume, en effet, ces fonctions, mais à quel titre, je me le demande. Peut-être agit-il ainsi en se basant sur le fait qu'on nomme comme juges pour la Nouvelle-Ecosse des hommes qui ignorent la loi. D'après ce qu'a déclaré un honorable député, l'autre jour, cette raison semble avoir prévalu, lors de la dernière nomination d'un juge à la cour Suprême de cette province. Le gouvernement, à mon avis, aurait pu, puisqu'il s'agit d'une question légale, nous trouver une autre autorité que le ministre des Finances. L'opinion de ce dernier, sous ce rapport, n'a pas grande valeur auprès du public. Le ministre des Douanes nous demande de voter ce crédit, sans qu'il puisse nous montrer le moindre indice que la procédure préliminaire a été suivie. Il dit que le sous-ministre est d'accord avec lui, mais il nous faut autre chose que la simple parole d'un ministre pour savoir si l'on a observé les dispositions de la loi dans cette affaire.

M. PATERSON : Si je ne me trompe, les membres de la gauche semblent ne pas comprendre parfaitement cette question. Dans ce cas, nous pourrions laisser cet item en suspens ; ils auront plus de temps pour étudier ce sujet. Nous pourrions passer au crédit suivant. Entre temps je fournirai au comité tous les renseignements qu'il me sera possible d'obtenir. Si certaines irrégularités ont été commises par nous, c'est peut-être parce que nous avons cru qu'il était nécessaire de soumettre ce sujet à l'approbation du comité et que nous avons été déçus sous ce rapport——

M. HAGGART : Vous devriez vous en rapporter à l'opinion du ministre de la Justice.

M. PATERSON : S'il y avait eu quelque irrégularité, l'auditeur général, qui surveille

si attentivement ces crédits, aurait refusé de signer celui-ci. Mais, comme il a sanctionné cette pratique depuis plusieurs années, sous différents gouvernements, je crois que ce fait peut démontrer que la loi a été bien appliquée. S'il y a quelques renseignements que je puis fournir au comité, il me fera plaisir de les donner. Mais passons à un autre item.

M. HAGGART : Avant que le ministre passe outre, me permettra-t-il de lui signaler une erreur qu'il a commise et de rétablir aussi un fait avancé par l'honorable ministre des Finances? L'honorable gentleman (M. Paterson) parle d'une coutume qui dure depuis trente années. Il dit que c'est l'attitude que j'ai toujours suivie, lorsque j'étais ministre. Je n'ai jamais agi de cette façon.

M. PATERSON : Dois-je comprendre que l'honorable député déclare que, alors qu'il était ministre et qu'il présentait ses estimations, il déposait sur le bureau de la Chambre le rapport du sous-ministre recommandant la création de semblables emplois?

M. HAGGART : L'honorable ministre (M. Paterson) pense-t-il que j'ai dit quelque chose dans ce sens?

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

M. HAGGART : Je croyais avoir expliqué parfaitement ce point. Peut-être l'ai-je exposé si obscurément que l'honorable ministre des Douanes ne l'a pas compris. Quand je faisais partie du gouvernement, s'il devait s'opérer un changement dans le service d'un ministère, le ministre et son premier fonctionnaire se consultaient ensemble; on préparait un rapport qui était soumis au conseil. C'était la loi pour tous les ministères. Il ne s'ensuivait pas qu'il fallût soumettre à la Chambre le rapport du sous-ministre ; mais si la Chambre demandait la production de ce document, on le soumettait immédiatement. Voyons combien est absurde l'interprétation que le ministre des Finances donne à la loi. On demande au comité de voter les estimations, mais il ne peut savoir pourquoi l'on réclame ces crédits. Il doit y avoir des raisons qui ont engagé le sous-ministre à recommander ces changements, et le ministre a dû approuver.

Mais le ministre des Finances voudrait que le parlement votât d'abord ces crédits qui seront ensuite soumis au conseil et c'est alors que l'Exécutif fera ces nominations. L'honorable ministre n'est pas avocat ; il me ressemble sous ce rapport. Pourtant, après tout, il ne s'agit que d'interpréter de l'anglais bien clair. Lorsque mon honorable ami a appuyé son interprétation sur l'autorité du ministre de la Justice, il s'est par trop avancé, à mon avis. Je voudrais que le ministre de la Justice parlât pour lui-même. Je doute beaucoup qu'il appuie cette interprétation du ministre des Douanes.

M. FIELDING : Nous verrons bien.

M. HAGGART : Quoi qu'il en soit, la coutume suivie, lorsque j'étais membre du gouvernement, est celle que je viens de décrire, en dépit de tout ce que peut dire le ministre des Finances. Il est essentiel que le conseil ait la haute main sur les différents ministères et départements ; cela ne se pourrait, si le parlement devait voter les crédits aveuglément, pour laisser ensuite au sous-ministre et à son chef politique la tâche de dépenser le montant de ces estimations. On s'exposerait toujours à se voir condamner par le conseil d'abord, par le parlement ensuite. Je crois que si l'honorable ministre des Finances veut relire les dispositions de la loi s'appliquant au Conseil privé, il constatera que le statut contient des règlements s'appliquant à ce point particulier et à la façon dont il faut agir dans des cas semblables.

M. LANCASTER : Je profiterai de l'invitation de l'honorable ministre des Douanes pour lui demander un renseignement. Je croyais que mon honorable ami pouvait comprendre quelque chose dans la loi. Aussi, lorsque j'ai pris la parole, il y a une demi-heure environ, je n'ai pas cru nécessaire de m'étendre longuement sur le point que j'avais soulevé. Je pensais que le ministre des Douanes ferait connaître à la Chambre l'interprétation qu'il faut donner au statut, si seulement son attention était appelée sur ce point. Depuis dix minutes, il s'est efforcé, à deux ou trois reprises, de nous donner cette interprétation que nous voulions connaître. Je suppose donc qu'il possède, peut-être, des montagnes de renseignements. Ce que je veux savoir se rattache à l'interprétation de l'article 17, et je demande ce renseignement, afin de pouvoir connaître ce qu'on me demande d'approuver. Cet article dit :

> Nul emploi de commis de première classe ne sera créé autrement que par décret du conseil sur le rapport du chef du département approuvé par le ministre exposant les raisons qui motivent la création de cet emploi, et après que le parlement aura voté les appointements qui lui sont attribués.

Je vais poser quelques questions, et si l'honorable ministre des Douanes ne peut les retenir dans sa mémoire, je lui demanderais d'avoir l'obligeance d'en prendre note. Je voudrais savoir d'abord si l'on a obtenu un rapport du sous-ministre, puis, si le ministre a approuvé ce rapport exposant les raisons de la création de cet emploi. Dans l'affirmative, quelles sont ces raisons ? Si ces conditions ont été remplies, nous en arrivons à discuter si l'on doit voter ce crédit ou le rayer. Le ministre des Finances a semblé nous dire que cela ne faisait aucune différence, que nous votions d'abord cet item—il demandera ensuite au sous-ministre de faire un rapport qu'il approuvera—ou que nous procédions dans le sens inverse. Il nous a fait un sermon sur le sens commun. Les idées que je propose sous ce rapport peuvent être bien différentes de celles de l'hono-

rable ministre. A mon avis, M. l'Orateur, le bon sens se rencontre surtout chez les députés qui siègent à votre gauche. Il me semble que le sens commun exige qu'on ait des raisons pour demander au parlement de voter ces crédits, qu'on fasse des déclarations laissant supposer que ces motifs existent. Je partage l'opinion de mes collègues de la gauche qui ont traité cette question, et je conclus avec eux que les conditions qu'il faut remplir, doivent se succéder dans l'ordre indiqué par le statut.

Je m'adresse au ministre des Douanes—car je n'ai plus d'espoir pour le ministre des Finances. Ce dernier, en effet, s'imagine qu'il suffit de dire que le parlement n'a pas le droit de créer ces emplois, et il nous fait la gracieuseté de nous attribuer des arguments que nous n'avons pas employés et de répondre à ces prétendus raisonnements. Le ministre des Douanes ne devrait pas tomber d'accord avec le ministre des Finances en présentant ces estimations. Il devrait comprendre que si les dispositions de l'article que j'ai cité sont remplies ou si on néglige de s'y conformer avant qu'on demande au parlement de voter ces crédits, cela constitue toute une différence.

Tout homme de bon sens comprendra que le parlement devrait avoir raison pour approuver cette dépense. Evidemment, nous n'allons pas voter des crédits simplement parce que le ministre des Douanes fait imprimer le Livre bleu des estimations, y écrit quelques mots, le dépose sur le bureau de la Chambre et nous demande de voter ces crédits, en nous disant qu'il nous fournira des renseignements plus tard. Je voudrais savoir du ministre des Douanes s'il peut nous laisser entendre d'une manière quelconque que son premier fonctionnaire recommandera ces changements. Nous n'approuverons pas cet item sans qu'on nous donne une raison de supposer que ce crédit n'est pas demandé simplement parce que les administrations précédentes ont, quelquefois, suivi cette pratique. Nous avons certainement besoin de connaître l'opinion du ministre des Douanes ; nous voulons qu'il nous dise si le sous-ministre fera le rapport en question, et si lui-même l'approuvera. Si cela ne s'accomplit pas, ce crédit n'a pas sa raison d'être. La loi, je la comprends bien, exige quatre conditions pour la création de cet emploi. La première, c'est que le sous-ministre fasse un rapport: la seconde veut que le ministre, celui des Douanes dans le cas qui nous occupe, approuve ce rapport ; la troisième exige que le rapport expose les raisons de la création de cet emploi et la quatrième veut que le crédit représentant les appointements de ce fonctionnaire, soit voté par le parlement. Le ministre des Douanes et le ministre des Finances semblent nous demander de poser le toit de l'édifice avant d'en avoir creusé les fondations, avant d'avoir acheté le terrain où devra s'élever ce bâtiment. On nous demande de voter cet item, sans nous démontrer que l'intérêt public exige la création de cet emploi. A mon avis, le ministre des Douanes n'a pas le droit de faire voter ce crédit destiné à payer certains appointements, sans nous fournir les renseignements que nous voulons avoir.

M. FITZPATRICK : On a tant parlé de moi, au cours de ce débat, que l'on trouverait peut-être que je manque de courtoisie, si je ne disais quelques mots. J'ai dû m'occuper des estimations du ministère de la justice depuis 1896. Au cours de huit sessions successives, j'ai eu la tâche de soumettre ce budget à la Chambre. Lorsque j'ai pris la direction de ce ministère, j'y ai trouvé un sous-ministre nommé en 1893, alors que feu sir John Thompson était ministre de la Justice. En ce qui concerne la pratique suivie par le ministre des Douanes, je dois dire que, quand il devient nécessaire d'augmenter le personnel du ministère, on demande la permission d'insérer un item dans les estimations. Cette requête est communiquée au conseil de la façon ordinaire, puis je viens devant la Chambre et le crédit est voté ou refusé. Quand l'item est voté et mis à ma disposition, le sous-ministre fait un rapport que j'approuve ou que je condamne. Dans le premier cas, ce document est communiqué à l'Exécutif qui, alors, sanctionne ce qui a été fait. Voilà la pratique qu'on a suivie, à ma connaissance intime, depuis 1896 ; je ne suis pas certain si elle n'existait pas auparavant. Je n'ai jamais entendu dire qu'on aurait dû ou qu'on devrait suivre une autre méthode.

M. FOWLER : Est-ce la coutume suivie dans le cas actuel ?

M. FITZPATRICK : Au cours de cette session, je vais créer un nouvel emploi à la cour Suprême, et l'on a observé la règle que je viens d'expliquer.

M. FOWLER : Croyez-vous qu'elle s'accorde avec les dispositions du statut ?

M. FITZPATRICK : Ce n'est pas une nouvelle règle, c'est une coutume qui, à tout événement, a toujours été en vigueur, au moins en tant que j'ai pris la direction de ce dernier. Je suis certain qu'on observait cette pratique avant mon entrée en fonction. La Chambre connaît maintenant la règle suivie par le ministère de la Justice. Il me semble que n'eussent été les arguments que j'ai entendus cet après-midi, j'aurais été convaincu que cette coutume était raisonnable. Je vais donner mes raisons pour cela, car il s'agit d'une question légale plutôt sérieuse et je veux poursuivre mon argumentation.

M. ALCORN : Quant il parle de la pratique suivie, le ministre veut-il faire allusion à un crédit pour une somme déterminée, ou

à un item se rapportant à un montant général ?

M. FITZPATRICK : L'estimation est pour une somme déterminée. Je viens ici et je demande tant de commis de première classe, tant de seconde classe et tant d'argent pour les payer. Il peut arriver que, lorsque je demande quatre commis de première classe, je m'occupe aussi de leurs appointements; il peut se faire encore que je ne demande des crédits que pour deux ou trois commis. Lorsque le crédit est voté, le ministère de la Justice peut en disposer; puis le sous-ministre fait un rapport exposant les raisons de la création de tel emploi par l'Exécutif, les appointements du fonctionnaire ayant déjà été votés par la Chambre. Il semble que certains membres de la gauche entretiennent un doute à ce sujet, mais on ne peut se soustraire aux dispositions de l'article 6 de la loi concernant le service civil :

Le Gouverneur en conseil fixera de temps à autre le nombre d'employés, premiers commis, commis, messagers et autres employés nécessaires au service des divers ministères dans chaque division du service civil——

Et le reste. Remarquons ce qui suit :

—mais le montant collectif des appointements et salaires de chaque ministère ne devra en aucun cas dépasser le crédit voté par le parlement à cet effet.

La première chose qu'il faut faire, c'est de s'adresser au parlement pour obtenir le crédit suffisant.

Quelques VOIX : Oh ! non.

M. FITZPATRICK : Qu'on me donne le temps d'exposer mon opinion. A mon avis, il est absolument impossible de mettre cette disposition en vigueur, de s'attendre à ce que l'Exécutif fixe le nombre de commis qu'il faut nommer, et voie à ce que le montant collectif des appointements ne dépasse pas la somme votée par le parlement, s'il ne sait pas quel est le total de ce crédit; autrement, comment pourrait-il déterminer le montant exact des appointements ? A mon sens, l'article ne laisse subsister aucun doute sur ce point, et s'il m'est permis d'exprimer mon opinion avec tout le respect dû aux honorables membres de la gauche, je dirai que cette disposition est tout à fait conforme à la pratique suivie dans mon ministère depuis huit ans. Je prétends, et mes honorables amis admettront que celui qui est responsable de la préparation du budget de mon ministère sait ce qu'il doit faire, non seulement par une longue expérience des affaires de département, mais encore par les connaissances qui le dintinguent éminemment. Je n'irai pas jusqu'à dire que je l'ai toujours consulté sur ce point en particulier. Si mon honorable ami attache quelque importance à ce fait, je serai heureux de consulter mon premier fonctionnaire, afin de connaître son opinion sur ce sujet. J'explique la coutume établie dans mon ministère depuis longtemps, et je suis certain, en outre, que le sous-ministre dira que cette pratique est fondée sur la loi. J'ai donné son opinion à tout hasard. Jamais je n'aurais entretenu de doute sur ce point, n'eût été la discussion qui se soulève, aujourd'hui.

M. LANCASTER : Prenons l'article ; comment l'honorable ministre de la Justice peut-il dire que le parlement connaîtrait le montant à voter, s'il n'a pas d'abord l'estimation?

M. FITZPATRICK : Bien simplement, en agissant comme l'a fait le ministre des Douanes. Il s'adresse au parlement et lui dit : J'ai besoin de tant d'argent pour tant de commis de première classe dans mon ministère. Il ne s'agit que d'un problème arithmétique qu'on peut résoudre, si l'on connaît seulement sa table de multiplication. Disons, pour un instant, que l'honorable ministre des Douanes a quatre commis de première classe dans son département, et qu'il veut augmenter ce nombre de deux. Il consulte le statut et il constate que deux commis de première classe doivent retirer tant d'appointements, car le statut détermine le montant que chacun d'eux recevra. On ne peut nommer un commis de première classe dans un ministère et lui donner plus que le traitement minimum.

M. LANCASTER : Comment l'Exécutif peut-il savoir qu'il faut retenir les services de ces commis?

M. FITZPATRICK : Ce n'est pas l'Exécutif qui connaît cela, mais c'est le ministre lui-même. Ce dernier avec son expérience pratique et la connaissance qu'il a des besoins de son ministère, sait qu'il a besoin des services de ces commis. Quant à ce qui me concerne personnellement, je savais qu'il me fallait deux autres commis, avant d'en parler au sous-ministre. Après sept ou huit ans d'expérience, un ministre connaît les besoins de son ministère.

M. LANCASTER : L'article 17 de la loi du service civil ne lui enseigne-t-il pas ce qu'il doit faire?

M. FITZPATRICK : Non, et nous revenons à l'ancienne question. Je constate que cette discussion n'est pas sérieuse, et mon honorable ami (M. Lancaster) est un avocat trop distingué pour pousser plus loin ce débat. Son but réel est de faire perdre le temps de la Chambre d'ici à six heures, et de donner à mon honorable ami le ministre des Douanes une leçon sur ce qu'il sait depuis longtemps, c'est-à-dire, qu'il ne peut faire adopter son budget en disant simplement ce dont il a besoin.

M. CLARKE : Si cela n'implique aucun blâme ou discrédit à l'endroit de l'honorable ministre de la Justice qui nous a donné son opinion sans étude préalable de ce projet, et qui, j'en suis convaincu, désire avancer la besogne de la Chambre, je demanderai qu'on s'adresse au sous-ministre pour qu'il nous fasse connaître après sérieuse considération,

son opinion sur la question, et qu'on laisse, dans l'intervalle, ces item en suspens.

Le très honorable sir RICHARD CARTWRIGHT (ministre du Commerce) : Le comité me permettra peut-être de lui expliquer ce qui, je m'en souviens, a toujours été la coutume depuis certainement trente-six ans. Durant toute cette époque, j'ai acquis de l'expérience au pouvoir comme dans l'opposition, et c'est la première fois que j'entends un membre de la Chambre des communes, conservateur ou libéral, poser la question présentée par l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart). Je n'irai pas jusqu'à dire que les mesures préliminaires dont il a parlé, n'ont pas été observées, lorsqu'il était ministre, mais je déclare qu'on ne les observrait pas généralement, et je crois qu'il ne me contredira pas sur ce point. Depuis que je fais partie du gouvernement ma règle a toujours été de consulter le sous-ministre sur ce qu'exigeait le service du ministère du Commerce. Rapport est toujours fait au conseil qui adopte les changements proposés. Lorsque l'Exécutif a sanctionné ces derniers, les estimations sont déposées sur le bureau de la Chambre.

M. COCHRANE : C'est précisément ce que nous demandons qui soit fait.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je n'ai jamais entendu dire qu'il était nécessaire, ou qu'on avait l'habitude de produire le rapport du sous-ministre approuvant chaque nomination en particulier. Je ne crois pas avoir fait une demande à cet effet, au cours des dix-huit années que j'ai eu le plaisir de passer dans l'opposition, et je suis certain que si telle requête eut été présentée, elle aurait été repoussée par nos adversaires. Je ne veux pas discuter la question de loi qu'on a soulevée—je laisse cela à mon honorable ami, le ministre de la Justice—mais je parle simplement de la coutume suivie, à ma connaissance, depuis certainement au delà de trente-six ans.

L'honorable M. HAGGART : Le très honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) a réglé la question en expliquant la pratique qui a été suivie jusqu'à présent. On pourrait peut-être croire qu'il s'agit d'une question qui n'a jamais encore été soulevée ici. Je l'ai débattue, il y a deux ou trois fois. Je l'ai débattue, il y deux ou trois ans à peine, et même, je crois, l'avant dernière session. Je n'ai pas demandé que le rapport du sous-ministre fût déposé sur le bureau de la Chambre. J'ai demandé au ministre des Douanes s'il avait reçu le rapport en question, s'il l'avait approuvé lui-même, puis soumis au conseil—mesures préliminaires qui, d'après le très honorable ministre du Commerce, devraient être observées avant qu'on nomme ces fonctionnaires. Mon honorable ami dit que cette règle a toujours été suivie.

M. CLARKE.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je n'ai pas dit que la coutume était d'avoir un rapport écrit du sous-ministre. Mon honorable ami sait que ces estimations sont toujours envoyées au minstère des Finances, et qu'elles portent le visa du ministre des Douanes ou du ministre intéressé. Mais quant à un rapport écrit dont il est question dans le statut, il a toujours été présenté. Je parle de la pratique suivie depuis de nombreuses années—après que le parlement eût voté le crédit nécessaire.

L'honorable M. HAGGART : Après le vote du crédit ?

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Oui.

L'honorable M. HAGGART : C'est la règle contraire qu'on suivait, lorsque je faisais partie du gouvernement. On a discuté pourquoi ce rapport devait précéder le vote du crédit. Cette question—ainsi que très honorable ami se le rappellera—a été débattue à maintes reprises par le parlement, et c'est la première fois que j'ai entendu exprimer des doutes quant à la procédure à suivre, avant que la nomination de ces fonctionnaires soit faite. C'est la première fois que j'entends exprimer le doute dont nous fait part le ministre des Finances. Nous pouvons lui pardonner, cependant, car il n'est pas toujours au point, surtout lorsqu'il s'agit de questions légales. J'ai été étonné de l'entendre déclarer que le ministre de la Justice lui avait affirmé que cette opinion était juste. J'ai entendu le ministre de la Justice affirmer qu'il n'aurait éprouvé aucun doute à ce sujet, si les avocats qui font partie de cette Chambre n'avaient pas soulevé cette question ; il a ajouté que son opinion n'était pas bien arrêtée encore. S'il consulte les " Débats," il constatera que cette question a été discutée à trois ou quatre reprises différentes, et que ses prédécesseurs les plus distingués ont exprimé une opinion semblable à la mienne.

L'honorable M. FITZPATRICK : Dans le but de satisfaire une simple curiosité, mon honorable ami veut-il sc rappeler la demande que j'ai faite, et me nommer le le ministre de la Justice qui a jamais exprimé une opinion sur ce sujet ?

L'honorable M. HAGGART: Oui, je vais compulser les " Débats " et je serai prêt à démontrer à mon honorable ami que l'opinion généralement exprimée par la Chambre, est en faveur de l'interprétation que j'ai donnée à cet article.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je veux avoir l'opinion d'un ministre de la Justice distingué, ne l'oubliez pas.

L'honorable M. HAGGART : Oui, je vous citerai cette opinion. Je prétends que la Chambre a discuté ce sujet à maintes reprises. J'ai moi-même soulevé cette question, il y a deux ou trois ans.

Elle a été soumise à la Chambre antérieurement à cette date. On l'a débattue dans les législatures précédentes et je n'ai jamais eu de doute sur l'interprétation qu'il fallait donner au statut, avant d'avoir entendu ce qu'ont dit, ce soir, les honorables membres de la droite. Il y a peut-être un moyen d'éluder la loi: Le ministre des Douanes peut s'être dit : Je n'ai pas suivi la procédure préliminaire, mais je verrai à ce que les dispositions de la loi soient observées, après avoir fait adopter ce crédit. En thèse générale, le statut exige que les estimations soient préparées de la manière indiquée par les membres de la gauche.

M. COCHRANE : Tant que le ministre de la Justice n'a pas entretenu une autre opinion, j'ai toujours pensé que le statut était basé sur le sens commun et l'équité. Le premier ministre ne dit-il pas que le ministre des Douanes a commis une bévue, en demandant un crédit pour payer les appointements d'un fonctionnaire qu'il n'a pas encore et qu'il ne pourra avoir sous ses ordres, tant que les formalités préliminaires n'auront pas été remplies ? Si je ne me trompe, le ministre a besoin d'une requête du sous-ministre demandant la nomination d'un certain nombre de commis supplémentaires. Le ministre a obtenu un décret de l'Exécutif créant ces nouveaux emplois. Le sens commun ne dit-il pas que, tant que le ministre n'a pas ce rapport du premier fonctionnaire sous ses ordres, et ce crédit du conseil basé sur ce rapport, il trompera la Chambre—et si les affaires ont été toujours conduites ainsi, j'ai dû être souvent trompé—en demandant un crédit pour payer des commis qui ne sont pas employés dans son ministère ? Le ministre ne comprend-il pas combien il est facile de tromper un député qui, comme moi, ne se doute de rien ? Il vient me dire qu'il a quatre commis et qu'il faut $1,000 pour payer leurs services, tandis qu'il n'a pas un seul de ces fonctionnaires à son service et qu'il n'a pas observé les formalités préalables pour obtenir leur nomination.

M. FITZPATRICK : Mon honorable ami a raison d'un côté, mais il a tort de l'autre. Il dit que je ne puis créer un emploi de commis, sans le concours du sous-ministre ; sur ce point, il a raison. Je demande à la Chambre de voter un crédit destiné à payer les appointements de, disons quatre commis de première classe. Alors, il est de mon devoir de fournir au parlement les renseignements qui lui permettront de décider s'il est opportun de voter ce montant. C'est là le droit du parlement et celui-ci doit demander ces renseignements. Mais je ne puis prendre cet argent, ni en disposer. Il m'est impossible de créer ces emplois, bien que le crédit soit voté ; je ne puis rien faire, tant que je ne me serai pas conformé aux dispositions du statut. Quand le parlement a mis cet argent à ma disposition, il me faut obtenir un rapport du sous-ministre, ce qui est une procédure subséquente. C'est la pratique suivie jusqu'à présent ; de cette façon, le parlement ne crée pas l'emploi, mais il vote le crédit destiné à payer les appointements du fonctionnaire qui sera nommé ; cette nomination se fera par l'Exécutif, seulement lorsque le sous-ministre aura fait son rapport.

M. CLANCY : Je tâche d'envisager cette question au point de vue du sens commun. Pourquoi fait-on connaître au parlement la nomination d'un commis supplémentaire ? Si nous n'avons pas la recommandation du sous-ministre, ne négligeons-nous pas une garantie importante ?

M. FITZPATRICK : La responsabilité des déclarations faites au parlement n'incombe pas au sous-ministre, mais au ministre lui-même. Ce dernier est responsable de l'assertion qu'il fait au parlement qu'il lui faut tant de commis.

M. CLANCY : Dans certaines circonstances.

M. FITZPATRICK : Il ne peut rejeter cette responsabilité sur le sous-ministre. Le ministre seul est responsable au parlement et il ne peut se soustraire à cette responsabilité.

M. CLANCY : Cette seule responsabilité ne semble pas suffisante ; le parlement devrait avoir des renseignements plus complets et une garantie plus certaine. Le ministre peut en souffrir et le trésor public aussi, mais la véritable garantie est celle que j'ai indiquée.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je ne discuterai pas plus longtemps cette question, mais je puis dire que je me souviens d'un crédit demandé au parlement par sir John Macdonald—j'oublie le nom du ministre de la Justice de ce temps-là—pour payer le traitement d'un juge, charge qui n'avait pas été créée par le statut, car c'était avant que ce dernier fût adopté. Voilà la pratique établie, et nous devons nous souvenir que c'est le parlement qui fait les lois. C'est une question très intéressante de savoir si les estimations ne modifient pas les statuts qui viennent en conflit avec elles. Celles-ci sont réellement un bill ; le bill des subsides est une loi du parlement tout autant que n'importe quelle projet de loi que nous adoptons. Si le bill des subsides est en contradiction avec un statut actuellement en vigueur, on peut débattre la question de savoir s'il n'amende pas ce statut.

M. COCHRANE : N'est-ce pas là une raison pour nous engager à user de beaucoup de prudence dans le vote des crédits ? Si, en votant ces derniers, nous modifions une loi actuellement en vigueur, cette prudence devient nécessaire.

M. LENNOX : Le ministre dit qu'il serait très intéressant de discuter si le bill des subsides ne modifie pas un statut de ce parlement. Ai-je bien compris ce qu'a dit mon honorable ami ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Mon honorable ami suppléera à ce que j'ai dit, j'en suis convaincu. A chaque session nous adoptons des lois et nous insérons dans le bill des subsides cette phrase : " Nonobstant les dispositions de la loi concernant le service civil ". Cela constitue un amendement à cette dernière loi.

M. LENNOX : Si je ne me trompe, le ministre laisse entendre que si, à la fin de la session, nous adoptons le bill des subsides, ce dernier est absolu et toutes les fois qu'il se trouve en conflit avec un autre statut, il l'emporte sur celui-ci, comme dans le cas qu'il mentionne : " Nonobstant les dispositions de la loi concernant le service civil." Je ne crois pas que le ministre aille jusqu'à dire qu'il l'emportera sur tel statut quant à l'objet qu'il a en vue.

L'honorable M. FITZPATRICK : Evidemment.

M. LENNOX : Non, pas d'une session à l'autre ; il n'a d'effet que lorsqu'il s'agit de rendre légal ce qui est stipulé dans cet acte.

L'honorable M. FITZPATRICK : J'en conviens.

M. LENNOX : Naturellement, le fait que je ne m'accorde avec le ministre sur ce point ne détruit pas cet autre fait que nous avons une loi générale qui gouverne en pareille matière.

M. LANCASTER : Je crois que le ministre de la Justice a ajouté beaucoup de force à ma demande de renseignements auprès du ministre des Douanes. Le ministre de la Justice nous dit, et je m'accorde avec lui, que c'est le ministre des Douanes qui doit donner ces explications; mais pour ma part, je ne vois pas qu'il ait pris aucune responsabilité en la matière jusqu'à présent. Je cherche qui est responsable. Le ministre des Douanes essaye de tenir l'opposition responsable d'avoir laissé passer ce crédit sans avoir eu des explicatons. Le ministre de la Justice dit que c'est le ministre des Douanes qui doit donner les renseignements auxquels nous avons droit, et rien de plus, Il y a une heure déjà que j'ai demandé au ministre des Douanes s'il y avait quelque probabilité que ces emplois seraient créés, mais il n'a pas voulu répondre. En ma qualité de membre de cette Chambre je m'oppose à l'adoption de ce crédit tant que ce renseignement ne nous sera pas donné. Si le ministre des Douanes n'est pas pour nous le donner, il devrait le dire. Ce serait plus délicat que de laisser la Chambre gaspiller ainsi son temps dans une discussion futile, si l'on n'est pas pour nous donner des renseignements. Si le ministre croit qu'il va réussir à faire adopter ces crédits sans nous donner les renseignements auxquels nous avons droit, il se trompe certainement. Comment pouvons-nous connaître les besoins du service, comment pouvons-nous savoir le nombre de commis que le ministre a l'intention de nommer, et comment pouvons-nous savoir si la somme qu'il nous demande est réellement celle dont il a besoin ? Les collègues de l'honorable ministre des Douanes, le ministre des Finances et le ministre de la Justice, lui ont pourtant assez fait comprendre qu'il devrait donner à la Chambre des assurances quelconques. La différence entre le député de Lanark-sud et l'honorable ministre du Commerce semble être que l'un prétend que le renseignement devrait être donné à la Chambre, tandis que l'autre prétend qu'il devrait exister. Le ministre du Commerce admet qu'il devrait y avoir un rapport et que ce rapport aurait dû être approuvé par le chef de ce ministère, mais il ne se rappelle pas que personne ait jamais insisté pour le faire apporter et déposé sur le bureau de la Chambre. Le ministre des Douanes va beaucoup plus loin ; il veut que nous lui votions ces traitements sans nous donner aucun renseignement. S'il veut accepter l'avis de ses collègues au sujet de ce qu'il a à faire, s'il ne veut pas accepter, je crois qu'il pourrait faire voter ce crédit dans une demi-minute ; mais s'il croit qu'en s'obstinant à rester silencieux il gagnera son point il va se tromper. Si le ministre des Douanes veut que nous lui votions ce crédit il devra nous donner des assurances raisonnables que ces formalités seront remplies.

M. PATERSON : L'honorable député est difficile à satisfaire. Il me pose un grand nombre de questions et ne me donne pas le temps de répondre. J'ai dit que je serais heureux de pouvoir fournir tous les renseignements qui seront en mon pouvoir; mais dès qu'il m'eut posé cette question, d'autres ont pris la parole et je n'ai pu lui répondre. Il m'a demandé si je croyais sincèrement que les nouveaux fonctionnaires pour lesquels je demande ces crédits, et que le gouvernement a l'intention de nommer pendant l'exercice qui commence le premier juillet, seront réellement nommés. Je lui ai répondu oui.

Si je n'avais pu répondre oui, je n'aurais pas demandé à la Chambre de mettre cet argent à ma disposition, car chaque ministre a à cœur d'administrer son département aussi économiquement que possible, et lorsqu'il demande au parlement de lui voter des crédits additionnels il s'attend qu'on lui demande de les justifier. L'honorable député a peut-être posé d'autres questions que celle-là, mais il les a noyées dans le flot de paroles qu'il a prononcées. Si on me demande si je crois que le sous-ministre sanctionnera la création de ces emplois, je dois dire sans hésitation que je le crois.

M. SPROULE : J'ai demandé cela il y a une heure.

M. PATERSON : Parce que je me suis consulté avec lui au sujet de ces choses, et il prétend que ces surnuméraires sont nécessaires pour la bonne administration du service public. Lorsqu'il me fera un rapport à cet effet, je le soumettrai au conseil des ministres et lorsque le conseil l'aura approuvé je le soumettrai ensuite à l'approbation de la Chambre. L'honorable député de Grey-est (M. Sproule) qui depuis plusieurs années occupe un siège dans cette Chambre, ne niera pas, j'en suis sûr, que cette question n'a été soulevée qu'il y a deux ou trois ans, par l'honorable député de Lanark. Je ne me rappelle pas qu'elle l'ait jamais été auparavant. Je demanderai à mon honorable ami de Grey-est s'il a jamais vu qu'un ministre ait jamais donné plus de renseignements en faisant voter son budget que je n'en donne maintenant. Il faut que le chef du ministère soit consulté dans la préparation du budget. C'est lui qui sait s'il faut des employés additionnels ou s'il n'en faut pas, et c'est après l'avoir consulté que le ministre soumet son budget au conseil, et s'il est approuvé il demande au parlement de le lui voter Si un ministre demandait trop d'employés et trop d'argent, la Chambre aurait droit de dire qu'il commet des extravagances; or, c'est pourquoi un ministre est obligé d'expliquer la nécessité des nouveaux employés qu'il demande.

M. LANCASTER : Le ministre voudra-t-il nous dire s'il a déjà discuté cette question avec le chef de son département ?

L'honorable M. PATERSON : Certainement, nous l'avons déjà discutée.

M. LANCASTER : Pourquoi alors ne produit-il pas le rapport de son sous-ministre ? Ce rapport est nécessaire, et nous avons droit de le voir.

L'honorable M. PATERSON : Dès qu'un rapport est fait, il est soumis au conseil des ministres pour être sanctionné. On en trouve ensuite la substance dans le budget soumis à la Chambre.

M. LANCASTER : Comment peut-on trouver la substance du rapport dans le budget à moins que le rapport ne soit fait. Je demande si le sous-ministre a fait un rapport ainsi que la loi l'exige. S'il en a fait un que l'honorable ministre le dise.

M. FOWLER : Je désire faire remarquer——

M. LANCASTER : Je voudrais auparavant avoir une réponse du ministre.

M. FOWLER : Si mon honorable ami veut bien attendre un instant——

L'honorable M. PATERSON : L'honorable député de Lincoln (M. Lancaster) me rendra sans doute le témoignage que son honorable ami le député de King (M. Fowler) m'empêche de lui répondre. Je mentionne ce fait afin que mon honorable ami ne me blâme pas plus tard. Si je ne lui réponds pas, c'est parce qu'on m'en empêche.

M. FOWLER : Je veux faire remarquer que le ministre des Douanes semble bien comprendre quels sont ses devoirs dans les circonstances. Il nous dit que son sous-ministre lui a déjà fait un rapport qu'il a approuvé et qu'il a soumis au conseil des ministres. Jusque-là il a observé la loi. Mais notre prétention est que la Chambre devrait avoir devant elle le rapport lui-même et non pas seulement la substance. Nous voulons voir ce rapport afin de pouvoir décider si les exigences de la loi ont été remplies, et nous avons droit de le voir avant de voter cet argent.

C'est sur ce point que le ministre des Douanes et les honorables députés de la gauche ne s'entendent pas. Je félicite le ministre des Douanes d'avoir observé la loi jusqu'au point qu'il nous dit. Je le félicite de n'avoir pas suivi l'exemple du ministre des Finances ou celui du ministre de la Justice, car je suppose que le ministre de la Justice fait comme il nous a dit; mais je dis que le ministre des Douanes n'a pas suivi cette pratique parce qu'il s'est conformé à la loi, si nous devons accepter la distinction qui a été faite. Tel étant le cas, le seul point contesté entre nous est celui de savoir si le ministre peut produire le document sur lequel a été basé la recommandation au conseil, et ce comité désire connaître la raison sur laquelle l'honorable ministre se base pour demander cette augmentation de crédit. Le comité n'a devant lui rien qui lui montre que le ministre s'est conformé à la loi, où s'il n'y a qu'une simple recommandation verbale de son sous-ministre ; car il faut plus qu'une simple conversation. Il faut une preuve écrite, quelque chose de plus que la seule parole du ministre—quelque bonne qu'elle puisse être—et je ne veux pas du tout la mettre en doute—mais je dis que nous avons le droit d'avoir un document écrit quelconque montrant quel est l'avis du sous-ministre sur la question. Je crois que c'est une précaution très sage de la loi afin que toute considération politique soit éliminée autant que possible de l'administration des services publics ; afin que les promotions soient méritées ; afin que l'on ne crée pas de nouveaux emplois simplement pour satisfaire les exigences politiques ou pour récompenser chez quelques agents électoraux des services qu'ils pouvaient avoir rendus à leur parti, mais qui ne sont pas toujours des services au pays ; afin, en dernier lieu, que l'on ne nomme que les employés nécessaires à la bonne administration du pays. On a donc pour cela laissé l'initiative au chef du département, un fonctionnaire responsable qui est supposé n'appartenir à aucun parti politique et n'avoir en vue que la bonne administration du département au lieu, et non pas de tenir compte des exigences de parti où se trouve placé bien souvent un ministre. Le ministre

n'a pas seulement à considérer la bonne administration du département auquel il préside. Notre système politique est tel qu'il est malheureusement nécessaire pour un ministre de songer à l'intérêt de son parti autant qu'à l'intérêt public. C'est pour cela que nous voyons, ainsi que l'a démontré le député de Northumberland-est (M. Cochrane) les bureaux publics remplis d'un beaucoup plus grand nombre d'employés qu'il n'y en a absolument besoin, et cela dans le seul but de récompenser des amis politiques qui ont rendu des services à leur parti.

Ainsi que je l'ai dit, c'est une précaution très sage de la loi, et je félicite de nouveau le ministre des Douanes de s'être conformé jusqu'ici à la lettre et à l'esprit de la loi. Mais je regrette qu'il ne soit pas allé plus loin et qu'avant de demander à la Chambre de lui voter ces crédits, il ne se soit pas muni de la recommandation de son sous-ministre établissant l'urgence de ce surcroît de dépenses, comme la loi l'exige. En lui-même, le fait que le crédit est demandé à la Chambre nous prouve seulement que la question a été soumise au conseil des ministres, et si le ministre des Douanes s'était conformé à l'esprit de la loi comme à sa lettre, le ministre ne se trouverait pas aujourd'hui dans la situation où il se débat ; nous n'aurions pas soulevé cette discussion, et il y aurait longtemps que ce crédit aurait été voté.

M. PATERSON : Je ne me suis pas encore conformé à toutes les obligations de la loi ; il faut commencer par voter l'argent. Comme je comprends la loi, le sous-ministre n'a pas le droit de recommander la création de nouveaux emplois tant que l'argent nécessaire pour la rétribution de ces emplois n'est pas voté.

M. FOWLER : Oh !

M. PATERSON : C'est là mon opinion. Les honorables députés ont lu plusieurs fois——

M. CLARKE : Oh ! non.

M. PATERSON. Oui, l'honorable député de King, N.-B., m'a demandé si je croyais que cette recommandation serait faite, si je la ferais moi-même.

M. LANCASTER : Ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai dit que s'il fallait adopter la manière de voir du ministre de la Justice et si ce ministre avait raison, alors le ministre des Douanes devait nous dire jusqu'à quel point les négotiations étaient rendues. Je n'ai pas dit que les choses se feraient de cette manière ; j'ai eu bien soin de dire que d'après moi ces formalités devaient être observées dans l'ordre dans lequel elles ont été discutées.

L'honorable M. PATERSON : Oui, autant que je me le rappelle. Mais d'après l'honorable député il aurait suffi de soumettre la question au ministre de la Justice, et s'en rapporter à sa décision.

M. FOWLER.

M. FOWLER : Je regrette de voir que le ministre des Douanes me semble avoir oublié ce qu'il nous a dit il y a quelques instants. Il me paraît plus être au courant de la question. Rien d'étonnant alors que le ministre des Finances ait jugé nécessaire de venir à sa rescousse, parce qu'il a compris que son collègue faisait fausse route. J'ai félicité le ministre des Douanes au commencement, parce que j'ai cru, d'après ce qu'il disait, qu'il comprenait la question et qu'il avait réellement essayé de se conformer à la loi, qu'il s'y était même conformé, à part la condition de soumettre ce rapport à la Chambre. Mais le ministre semble maintenant être d'avis que nous, de ce côté-ci de la Chambre, avons prétendu que ce comité ou le sous-ministre avait le droit de faire ces nominations. Nous n'avons jamais prétendu cela. Notre prétention, dès le début, a été que le sous-ministre, qui doit nécessairement être au fait des besoins du département et du service public, était celui qui, après avoir examiné la situation, avait le droit de dire combien d'employés nouveaux il avait besoin pour suffire aux besoins du service. Le ministre ayant alors été mis au courant——

L'honorable M. PATERSON : Ne voyez-vous pas tout cela dans le budget?

M. FOWLER : Pas du tout.

L'honorable M. PATERSON : Mais pourtant——

M. FOWLER : Nous savons seulement qu'avant de pouvoir demander un crédit quelconque à la Chambre le ministre est obligé de faire préalablement un rapport au conseil des ministres, et il est de notre devoir de nous assurer si ces formalités ont été remplies. Nous n'avons pas assez de confiance dans le gouvernement pour accepter les yeux fermés, tout ce qu'il nous présente, et le seul fait que la recommandation vient du gouvernement est une raison de plus pour nous engager à scruter avec le plus grand soin le crédit qu'on nous demande.

A six heures, la séance est levée.

Reprise de la Séance.

BILLS PRIVES.

DELIBERES EN COMITE—TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 24) concernant la Compagnie d'assurance Canadienne contre le feu.—(M. Mc Creary.)

THE REAL ESTATE TITLE GUARANTEE AND TRUST COMPANY.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 27) intitulé : "Acte concernant 'The Real Estate Title Guarantee and Trust Company.'"—(M. L. P. Demers.)

Préambule.

M. SPROULE : Je crains que nous ne soyons en voie par ce bill de nous créer des embarras. Ce bill se rapporte à une compagnie déjà constituée en vertu des lois de la province de Québec, et maintenant on nous demande d'étendre les pouvoirs de cette compagnie à toutes les provinces. Il peut y avoir dans la charte accordée à cette compagnie par la législature de la province de Québec certains pouvoirs qui sont contraires aux lois des autres provinces. Je sais qu'il y a eu de très longues discussions dans cette Chambre à propos de ces demandes formées par des compagnies provinciales pour faire étendre par le parlement fédéral leurs pouvoirs à toutes les provinces.

L'honorable W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Ce bill est un bill semblable à celui de la Royal Trust Company que le parlement a approuvé à la session dernière. La question a été discutée à fonds alors, et le bill a été corrigé de façon à le mettre conforme aux vues du ministère de la Justice, qui a fait rapport que c'était un bill absolument légitime et juste. La Chambre n'a voté le bill de la Royal Trust Company qu'après un examen complet par le ministère de la Justice et par le comité des banques et du commerce.

M. SPROULE : Et ce bill est un bill semblable.

L'honorable M. FIELDING : Virtuellement semblable à celui que le parlement a accordé à la Royal Trust Company.

M. SPROULE : Je ne connaissais pas ces détails et c'est pour cela que j'ai posé cette question. Je me rappelle la discussion que nous avons eue à la dernière session et quelques-unes des raisons pour lesquelles la Chambre a décidé qu'il était juste d'accorder ces pouvoirs. Si ce bill est semblable——

L'honorable M. FIELDING : Je l'ai fait examiner et on m'assure qu'il est semblable.

Le bill est rapporté, lu la troisième fois et voté.

LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE BRANTFORD A HAMILTON.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 22) intitulé : "Acte concernant la Compagnie de chemin de fer de Brantford à Hamilton.—M. Calvert.

Préambule.

M. HENDERSON : Le président du comité des Chemins de fer et Canaux et Télégraphes pourrait-il nous dire ce qui est advenu de l'article que devait préparer un sous-comité composé de l'honorable député d'Hamilton (M. Barker), du ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Emmerson) et du président du comité (M. Hyman)? Ce comité a-t-il rédigé cet article ?

M. HYMAN : L'article a été préparé d'après les instructions du comité, et lorsque le moment sera arrivé on en donnera lecture à la Chambre.

Article 7, paragraphe 5.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Cet article est nouveau et se lit comme suit :

Avant de solliciter du Bureau des commissaires des chemins de fer du Canada, conformément aux prescriptions de l'article 186 de la loi des chemins de fer de 1903, l'autorisation de construire une voie ferrée en croisement de la route publique, la compagnie devra obtenir de la municipalité dans les limites de laquelle cette voie doit être située, la permission d'établir ce croisement, et dans le cas de refus elle devra donner à la municipalité un avis de quinze jours de son intention de porter sa demande devant le bureau.

M. CLARKE : La loi des chemins de fer de l'année dernière empêchait ces tramways de poser leurs rails sur les routes publiques. Quelle procédure faudrait-il que ces tramways adoptent lorsqu'ils voudront traverser des routes publiques sous l'empire de la loi de l'année dernière ?

M. HYMAN : Ils devront en faire la demande en la manière ordinaire à la commission des chemins de fer.

M. CLARKE : Quel est le but de ce paragraphe ?

M. HYMAN : Ce paragraphe 5 de l'article 7 est un amendement. L'article 7 est le résultat d'un compromis qui a été fait entre les promoteurs du bill et les municipalités que doit traverser le chemin de fer projeté. M. Lighthall, secrétaire de l'Association municipale, a été aussi consulté, et il a été admis par tous que le bill protégeait les municipalités.

M. CLARKE : Est-ce que l'insertion de cet article conférera à cette compagnie des pouvoirs ou privilèges que lui refuse la loi de la dernière session, et qu'elle n'aurait pas sans cela ? Si la loi des chemins de fer de la dernière session fournit aux compagnies de tramways un moyen de traverser les routes publiques, cet article leur donne-t-il de plus grands pouvoirs ?

M. HYMAN : Si vous voulez bien permettre au président de continuer la lecture des autres articles du bill, je vais, pendant ce temps, envoyer chercher le texte de la loi pour voir ce qu'elle dit.

Article 8.

M. CLARKE : Que dit cet article ?

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Il n'est pas modifié.

M. SPROULE : Pourquoi mettez-vous le mot "valeurs" au lieu du terme ordinaire : "pouvoir d'emprunter."

M. HYMAN : Je crois que mon honorable ami (M. Sproule) verra que c'est le mot

adopté dans la loi des chemins de fer. La loi de 1903 a été prise comme modèle pour ce bill.

M. SPROULE : Alors le mot " valeurs " comprend les hypothèques et obligations, privilégiées et autres ?

M. HYMAN : Exactement.

Article 13.

M. HENDERSON : Je crois que cet article va beaucoup plus loin que le comité des chemins de fer n'a voulu qu'il aille. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux et l'honorable député de Hamilton qui ont été chargés de préparer cet article, devraient au moins être dans la Chambre pour donner des explications avant que nous adoptions l'article et le bill.

M. HYMAN : Je n'y ai pas d'objection. L'article a été préparé par l'honorable député de Hamilton qui l'a remis à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux et à moi-même. Nous l'avons approuvé tous deux. Je ne vois pas d'objection à la proposition de l'honorable député de Halton.

M. CLARKE : Je crois qu'on a fait, sur l'avis de l'honorable ministre des Travaux publics (M. Sutherland) au comité des chemins de fer, un compromis en vertu duquel l'article n'aura de valeur que dans le cas où une compagnie aura construit avant six mois cinq milles continus de chemin. En vertu de sa charte cette compagnie a jusqu'au 17 mars pour terminer son chemin entre Hamilton et Brantford. Le comité a cru qu'il ne serait pas raisonnnable de permettre à la compagnie de montrer sa bonne foi en complétant cinq milles de chemin en six mois. D'après ce bill, la compagnie est obligée de terminer tout le chemin en six mois.

M. SPROULE : Non, cinq milles.

M. HYMAN : Il est expressément dit qu'elle doit achever l'établissement de cinq milles, et si elle se conforme à cette condition, cette loi n'aura pas d'effet.

M. SPROULE : Le cabinet ne publiera pas le décret de mise en vigueur.

M. HENDERSON : Le gouvernement peut-il rendre un décret de mise en vigueur avant l'expiration des six mois ?

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je vais relire l'article.

Lecture est faite de l'article 13.

M. HENDERSON : C'est peut-être donner trop de discrétion au conseil des ministres ; cela pourrait donner lieu à des complications. Je crois que nous devrions nous en tenir à l'entente qui a eu lieu en comité, savoir : que la promulgation ne sera émise qu'à l'expiration de six mois : A mon avis ce n'est pas trop long. La compagnie a des droits que nous ne pouvons ignorer. Je crois que la compagnie est de bonne foi, et conséquemment nous ne devons pas pas être trop sévères.

M. HYMAN : Nous comprenons tous qu'il qu'il est tout naturel que les citoyens de ces villes ont grand hâte de voir ces chemins de fer terminés, et on a cru qu'il serait très injuste d'empêcher la compagnie de commencer des travaux avant six mois au cas où elle pourrait faire des arrangements avec la compagnie qui, a tort ou à raison, prétend avoir des droits antérieurs. C'est pourquoi le comité a adopté cet article.

M. SPROULE : Ce n'est pas l'entente qui a rallié le comité.

M. HYMAN : Je n'ai aucune objection à renvoyer le bill devant le comité des chemins de fer. Je dois dire que le représentant de la Compagnie du chemin de fer de Hamilton à Ancaster a approuvé cet article, et déclaré qu'il était conforme à ses désirs. L'objet de l'article est simplement de permettre à la nouvelle compagnie, si elle peut faire des arrangements satisfaisants avec l'ancienne compagnie, de commencer les travaux avant l'expiration des six mois.

M. CLARKE : Le comité a certainement voulu tenir compte du désir des municipalités qui ont intérêt à voir ce chemin se construire au plus vite, mais après avoir entendu l'avocat de la Compagnie du chemin de fer de Hamilton à Ancaster, il a cru qu'il devrait donner à cette compagnie le temps de montrer sa bonne foi en commençant les travaux. Puisque l'honorable député (M. Hyman) dit que les avocats qui représentaient les deux compagnies devant le comité sont satisfaits de l'article, je le suis aussi.

M. INGRAM : Je puis attester que l'avocat qui défendait le bill et M. Leslie sont tous deux satisfaits, et ce qui est remarquable c'est que les deux compagnies semblent aussi très satisfaites. La seule condition qui d'après moi a du mérite est celle d'après laquelle le conseil des ministres peut rendre le décret de mise en vigueur avant le 31 octobre, et il y a une excellente raison pour cela. Supposons qu'au 1er octobre la compagnie n'ait encore rien fait ; il n'y a pas de raison pour que le conseil ne publie pas son décret à cette date. Il serait impossible à la compagnie de construire cinq milles de chemin en trente-un jours. Puisque M. Leslie et les représentants de l'autre compagnie sont satisfaits, je crois que nous devons l'être aussi.

M. HENDERSON : L'honorable député d'Elgin (M. Ingram) a dit qu'il serait impossible de compléter ce chemin dans un mois, et que, conséquemment, au cas où la compagnie n'aurait pas commencé les travaux au 1er octobre, le décret du conseil pourrait fort bien être publié à cette date. Dans le fait, le chemin ne peut être cons-

truit en moins de trois mois. Si M. Leslie approuve cet article je n'ai plus rien à dire.

Article 13B.

M. SPROULE : Le président du comité des chemins de fer (M. Hyman) peut-il nous expliquer la présence de cet article ici. J'ai déjà appelé l'attention du comité sur le fait que le bill ne fixait pas de limite de temps pour le commencement ou l'achèvement des travaux. Le président m'a répondu que comme la loi générale des chemins de fer y pourvoyait il n'était pas nécessaire d'en parler dans le bill. Je ne tiens pas absolument à ce que ce soit inséré dans le bill, mais nous devrions, à moins de raison spéciale, adopter une ligne de conduite ou l'autre, et toujours insérer cette limite ou toujours l'omettre.

M. HYMAN : Dans ce cas-ci il y a une raison. Dans le cours ordinaire des choses une loi devient en vigueur du moment qu'elle est sanctionnée par le Gouverneur général. Mais dans ce cas-ci, la loi ne vient en vigueur qu'à une date ultérieure.

M. SPROULE : Cela ne fait pas de différence.

M. HYMAN : L'honorable député peut avoir raison ; mais je ne me souviens pas avoir dit cela au comité des chemins de fer. Le secrétaire du comité m'a remis cet article tout rédigé, et je ne me rappelle pas avoir dit qu'il était inutile.

M. SPROULE : Le comité n'a pas ordonné de l'insérer dans le bill.

M. HYMAN : Je demande pardon à l'honorable député. Le comité a parfaitement compris que l'article devait être inséré dans le bill.

M. INGRAM : Il a été entendu devant le comité des chemins de fer que le secrétaire devait rédiger l'article, mais je ne me rappelle pas qu'une fois rédigé l'article ait été soumis au comité. Cependant, il était bien compris de tout le monde dans quel sens l'article devait être fait.

M. HYMAN : L'article n'est pas dans les termes exacts de la loi des chemins de fer. Il se lit :

Si la construction du chemin de fer n'est pas commencée, et si 15 pour 100 du capital souscrit n'est pas dépensé dans les deux années suivant la promulgation.

Paragraphe 5 de l'article 7.

M. HYMAN : L'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke) a posé quelques questions au sujet de cet article qui se lit :

La loi générale des chemins de fer, article 186 se lit comme suit :

En demandant la permission de construire le chemin de fer au-dessus, le long ou en travers d'une grande route existante, ou d'établir une grande route en travers d'un chemin de fer existant, la requérante doit soumettre à la commission un plan et un profil du croisement ou de la partie en question du chemin de fer ou de la route. La commission peut, par ordonnance, accorder cette demande aux termes et conditions qu'elle juge à propos relativement à la protection, la sûreté et la commodité publiques, on peut ordonner que la route soit modifiée de façon à passer au-dessus ou au-dessous du chemin de fer ou soit détournée provisoirement ou d'une manière permanente et qu'on exécute des ouvrages, qu'on emploie des gardiens ou autres personnes ou qu'on prenne certaines mesures selon que, d'après les circonstances, il paraît à la commission à propos pour éloigner ou diminuer le danger ou l'obstruction auquel peuvent donner lieu pareils croisements.

L'effet de cet article est d'obliger la requérante à s'adresser d'abord aux autorités municipales. Ce n'est donc que protéger davantage les municipalités.

M. CLARKE : L'intention est de donner plus de protection aux municipalités.

M. HYMAN : La loi ne semble pas permettre une demande directe au comité des chemins de fer.

M. INGRAM : Au cas de refus, la requérante peut s'adresser au comité des chemins de fer. L'article dit comment procéder. Il faut donner un avis et ensuite faire la demande au comité.

M. SPROULE : En premier lieu la loi disait : "le long ou en travers," mais cet article ne s'applique qu'aux croisements.

M. HYMAN : Si l'honorable député lit le paragraphe 4 il verra qu'il donne plein droit aux municipalités sur la construction d'un chemin de fer le long ou en travers d'une grande route. Ce paragraphe 5 ne s'applique qu'aux croisements.

Le bill est rapporté, lu pour la troisième fois et passé.

DEUXIEME LECTURE DE BILLS.

Bill (n° 65) Acte concernant certains brevets d'invention de Lewis E. Curtis.—(M. Ross, Ontario.)

Bill (n° 66) Acte concernant la Compagnie du chemin de fer du Pacifique, du Nord et d'Omineca.—(M. Morrison.)

Bill (n° 67) Acte concernant la Compagnie d'assurance contre les accidents, d'Ontario.—W. S. MacLaren, (Huntington.)

Bill (n° 69) Acte constituant en corporation la Compagnie d'assurance sur la vie dite 'Monarque.'—(M. Osler.)

Bill (n° 70) Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.—(M. Douglas.)

Bill (n° 71) Acte concernant la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa à Brockville et au Saint-Laurent.—(M. Logan.)

SUBSIDES.

Ministère des Douanes—Traitements, $57,160.

M. LENNOX : Il s'agit ici plus que d'un simple crédit, une grande question constitutionnelle est en jeu. Le présent gouvernement a pris l'habitude de violer, d'ignorer ou de tenir dans l'ombre nos sauvegardes constitutionnelles, et il est de la plus grande importance que la loyale opposition de Sa Majesté veille à ce que ces sauvegardes soient rigidement observées, surtout celles qui se rapportent aux dépenses publiques. Il ne s'agit pas ici seulement d'un cas isolé ; la question a des conséquences plus vastes et le fait que la sauvegarde que le gouvernement ignore présentement a déjà été ignorée dans d'autres circonstances, n'est pas une raison pour que la Chambre l'abandonne aujourd'hui et dans l'avenir.

Bien que nous nous éloignions quelquefois des usages parlementaires, nous pouvons nous féliciter d'avoir respecté jusqu'à présent ce principe important que la parole d'un membre de cette Chambre doit toujours être acceptée comme vraie et indiscutable ; et lorsque l'honorable député de Lanark (l'honorable M. Haggart) nous déclare que telle était la pratique du gouvernement avant 1896, nous devons accepter ce qu'il dit comme vrai. Mais, ainsi que je l'ai dit, la pratique dans le passé n'est pas le point fondamental d'après lequel nous devons décider cette question. Je le répète, et nous ne pouvons trop insister sur ce point, une grande sauvegarde constitutionnelle est en jeu dans la question que nous discutons ce soir. Tous ceux qui ont étudié nos lois et pratiques parlementaires savent que notre constitution comprend trois sauvegardes principales. Une de ces sauvegardes se rapporte à la dépense des fonds publics. Cette sauvegarde a son application dans le bureau de l'auditeur des comptes et dans la personne de l'auditeur actuel ; c'est grâce à cela que le gouvernement actuel est empêché, dans une très grande mesure, bien que pas complètement, je regrette de le dire, de gaspiller l'argent du peuple. On ne peut trop louer la manière efficace dont l'auditeur actuel remplit ses devoirs, et la résolution et la loyauté dont il a fait preuve dans la défense des droits du peuple contre les actes du gouvernement actuel. Dans plusieurs cas, dans un cas surtout que je me rappelle, mais dont je ne parlerai pas pour le moment, la vigilance et le courage de ce fonctionnaire ont sauvé au pays plus d'un demi-million de dollars, et même dans ce cas particulier il n'a pas réussi à accomplir tout ce qu'il aurait voulu accomplir dans l'intérêt du peuple. C'est là une des grandes sauvegardes de notre constitution. La deuxième sauvegarde que nous avons est la condition imposée au gouvernement d'obtenir l'autorisation préalable de Son Excellence le Gouverneur général pour déposer un projet de loi comportant une levée de deniers. D'après toutes les autorités constitutionnelles, c'est là une sauvegarde très importante pour le peuple, et de fait l'on ne peut entourer de trop de précautions la législation que nous sommes appelés à voter dans cette Chambre. Mais le gouvernement actuel a violé plus souvent qu'il ne l'a respectée cette sauvegarde importante. Je ne prétends pas dire qu'il l'a violée constamment, mais dans des questions importantes, telles que le projet d'un chemin de fer au Yukon et celui du nouveau transcontinental, le gouvernement ne s'est conformé à cette obligation que lorsqu'il a été forcé par la vigilance de la gauche.

La question que nous sommes présentement appelés à discuter est entourée d'une sauvegarde semblable. La loi du service civil indique les formalités à remplir dans un cas comme celui qui nous occupe. Il faut d'abord que le chef du département, c'est-à-dire le sous-ministre fasse un rapport par écrit, donnant les raisons pour lesquelles un employé additionnel est requis. On a mis cette condition dans la loi pour protéger le ministre contre la pression des influences politiques auxquelles il est exposé. Ce n'est un secret pour personne que les ministres de la Couronne sont assiégés par les chercheurs de place, et l'on a cru sage que le devoir de recommander la création d'un nouvel emploi soit confié à une personne en dehors de l'arène politique, et ayant sous sa charge la conduite de département. Puis, après que le ministre a approuvé le rapport de son chef de département, et après que le conseil des ministres l'a sanctionné, la Chambre des communes est appelée à décider en dernier ressort. On nous a dit que lorsque nous aurons voté ce crédit on nous donnera la raison de la création de ce nouvel emploi. Quel avantage en retirerons-nous alors ? Le sous-ministre n'aurait qu'à dire que le parlement ayant voté l'argent, tout ce qu'il a à faire c'est de recommander la nomination de ce nouvel employé. Les abus qui pourraient résulter de cette manière de procéder sont innombrables. Je n'en veux mentionner qu'un seul. Un ministre de la Couronne peut avoir des parents, et plusieurs des ministres actuels sont dans ce cas ; il peut avoir des fils, des neveux et autres parents qui, dans son esprit, seraient d'une valeur inestimable au service public, mais qui dans l'esprit du sous-ministre, gêneraient et retarderaient le fonctionnement du département ; ces parents seraient peut-être les derniers individus que le sous-ministre songerait à choisir, s'il était consulté, comme le veut la loi. La deuxième formalité à remplir est l'approbation du rapport par le ministre. On sait que les ministres de la Couronne n'aiment pas à laisser l'initiative de ces choses au sous-ministre, mais c'est la loi qui le veut ainsi.

Si alors le ministre partage l'opinion du chef, la question de la nomination entre dans une nouvelle phase.

La troisième condition, est une des grandes sauvegardes dont j'ai déjà parlé et sur laquelle je veux revenir tout spécialement aujourd'hui. J'espère que les ministres de la Couronne écouteront, car je crois que c'est plutôt par oubli qu'intentionnellement qu'on s'est écarté de la règle.

Il est prescrit, en premier lieu, que ce rapport doit être soumis à Son Excellence le Gouverneur général. Il doit y avoir une recommandation par écrit du chef du département, approuvée par le ministre, et soumise au chef de l'Etat.

Sous ce rapport, le statut est fort sage. le Gouverneur général doit, lorsque le rapport lui est soumis, examiner s'il est à propos de saisir le parlement de la question. L'habitude d'agir à leur guise pourrait faire croire aux ministres de la Couronne que leur volonté est souveraine en ces matières et qu'ils peuvent demander les crédits qu'il leur plaît ; mais c'est là une erreur. Un peu de réflexion leur fera comprendre que c'est l'approbation que donne le Gouverneur général, après avoir examiné la recommandation, qui leur permet de soumettre la question à la Chambre. Ce n'est qu'après avoir rempli ces formalités préliminaires et après s'être conformé à toutes ces prescriptions statutaires, que le ministre a le droit de saisir le comité de la question et que les représentants du peuple peuvent la discuter. N'oubliez pas cela, car c'est un point important sur lequel il nous faudra revenir plus tard. J'ai le plus grand respect pour l'opinion du ministre de la Justice, mais je soutiens que, non seulement le département ne peut constitutionnellement et légitimement soumettre ces crédits à la Chambre, mais que l'opposition manquerait à son devoir si elle les laissait adopter sans protester, lorsque ces formalités préliminaires n'ont pas été remplies. Quand tout a été fait en bonne règle et lorsque le comité a examiné les raisons que l'on donne pour obtenir ces crédits et que la recommandation du sous-ministre semble juste et raisonnable, ces fonds sont votés et alors tout est prêt pour la création d'un emploi nouveau. Il importe peu que nous ayons le rapport original préparé par le sous-ministre et envoyé par la voie ordinaire au Gouverneur général. Mais il est de notre devoir d'exiger que toutes les formalités aient été remplies. On aurait dû soumettre au comité une copie du rapport, ou du moins un exposé des raisons qui militent en faveur du crédit demandé.

Je me place à ce point de vue pour discuter cette question, parce qu'il s'agit d'un des trois grands principes constitutionnels établis pour la sauvegarde des intérêts du peuple, à savoir: le juste emploi des deniers publics prélevés par l'impôt. Voilà une question qui a passionné les esprits à un plus haut degré que toute autre. En Angleterre, cette question a soulevé autrefois de véritables tempêtes dans le monde politique et a presque mis en péril l'existence de l'empire britannique. Sans doute, je n'irai pas jusqu'à dire ce que je ne pense pas, et je n'affirmerai pas que la question qui nous occupe ce soir est de nature à faire chanceler le pays sur ses bases. Mais je dis—et je le dis de propos délibéré—que le principe en jeu est le même que celui qui a soulevé ces grandes agitations ; et aujourd'hui autant qu'à n'importe quelle phase de l'histoire de l'empire britannique, il est souverainement important pour sauvegarder nos droits, que nous nous renfermions dans les limites que la constitution nous assigne.

J'avais un objet en vue en discutant cette matière. Je n'ai pas l'intention de retarder inutilement le vote des crédits que l'honorable ministre a demandés. Je ne voudrais pas m'arroger une importance que je n'ai pas et m'attribuer des connaissances spéciales extraordinaires, mais je déclare que je ne puis accepter l'opinion que le ministre de la Justice a exprimée sur la matière. Je suis absolument convaincu—et les observations de mon honorable ami (M. Fitzpatrick) n'ont fait que me raffermir dans ma conviction—que la seule vraie interprétation des dispositions que j'ai citées est celle que je viens de vous donner.

J'ai le plus grand respect pour le ministre de la Justice, et je me plais à rendre hommage à son talent ; mais, sur cette question, il me semble qu'il s'est laissé influencer par les opinions erronées qui ont cours dans les différents bureaux de l'Etat depuis 1896. Les préjugés ont faussé son jugement et il ne m'est pas difficile de démontrer que j'exprime un meilleur avis que le sien. Je ne veux pas, cependant, qu'on donne à mes paroles une interprétation qu'elles ne comportent pas. J'étudierai les autorités que l'on nous a citées et nous discuterons la question de nouveau. En lisant le statut, je n'ai pu m'empêcher de remarquer combien les dispositions en étaient claires, précises et correctes, combien la rédaction en était heureuse et parfaitement appropriée au sujet. J'ose affirmer que cette manière forme un éclatant contraste avec les lois baroques, mesquines et incohérentes de l'administration actuelle.

M. SPROULE : J'aimerais appeler l'attention sur une chose qui, il me semble, est de nature à prouver avec plus de force encore que l'opinion exprimée par la gauche est bien fondée.

Il y a quelques années, nous avons modifié l'Acte du service civil et nous avons établi ce qui a été appelé un bureau. Ces amendements font aujourd'hui partie de l'Acte du service civil. Me rappelant les devoirs imposés au sous-ministre par une des dispositions nouvelles que nous avons adoptées, j'ai cru devoir appeler aujourd'hui l'attention de la Chambre sur la matière. Voici cette disposition :

Une fois par année, pas plus tard que le quinzième jour de mars, le sous-ministre de chaque département, fera et déposera devant le bureau, par l'entremise du département du se-

crétaire d'Etat, l'estimation du nombre des vacances qui devront probablement se produire pendant l'année suivante dans la première division et dans les classes de—

(a) Premiers commis ;
(b) Commis de première classe ;
(c) Commis de seconde classe.

2. A ce nombre ainsi estimé sera ajouté tel autre nombre que le sous-ministre du département croira nécessaire pour compenser les décès, maladies ou autres cas fortuits.

3. Il sera fait en même temps une estimation semblable du nombre des vacances qui devront probablement se produire dans la seconde division,et qui pourront être remplies par promotion.

L'objet de cette disposition est d'indiquer les vacances qu'il y aura à remplir dans le cours de l'année suivante. Le chef politique du département doit, avant le 20 mars, déposer devant le bureau un rapport donnant le nombre de vacances créées par la mort, les promotions ou le surcroît d'ouvrage. Pourquoi cette disposition a-t-elle été insérée dans l'acte ? Afin de permettre au bureau de fournir au conseil les renseignements dont il a besoin pour préparer le budget du département et demander les crédits nécessaires. On considérait que ces renseignements étaient suffisants pour justifier le conseil d'inscrire au budget les crédits destinés à payer les appointements de ces fonctionnaires. Mais c'est la seule exception à la règle générale. J'ai demandé au ministre sur quelles données il s'était appuyé pour demander autant d'argent; car je remarque qu'il veut faire voter les appointements de trois nouveaux fonctionnaires dans une même classe, et de huit autres fonctionnaires dans une classe où ils n'étaient pas l'année dernière. J'en ai immédiatement conclu qu'il agissait sur la recommandation du sous-ministre du département, car autrement ces crédits n'auraient pas été soumis au conseil et on ne nous demanderait pas aujourd'hui de les voter. Qui a pris l'initiative de ces changements ? C'est ce que je voudrais savoir. On nous soumet des crédits nouveaux; je voudrais savoir qui a fait la recommandation au département et, en second lieu, qui l'a remise au conseil ?

M. BARKER : Je n'étais pas présent cette après-midi lorsque l'item a été soumis à la Chambre, et je n'interviendrais pas dans la discussion s'il ne s'agissait pas de la nomination de nouveaux fonctionnaires que l'on désigne comme commis de première classe ou commis de deuxième classe. C'est bien là le point en litige, n'est-ce pas, M. le président ?

La question s'est présentée l'an dernier et a été discutée très longuement, ainsi qu'il est facile de le constater en se référant à la page 2822 (v.f.) des "Débats", j'ai protesté contre l'abus que le gouvernement faisait des mots "nonobstant toute disposition contraire de l'Acte du service civil." Cette formule se retrouve presque à chaque page du budget. C'est une voie indirecte

que semble prendre le gouvernement pour abroger l'Acte du service civil, que l'on remet ensuite en vigueur par un petit tour de passe-passe que personne ne comprend. L'an dernier, j'ai appelé l'attention sur la matière et j'ai cité plusieurs dispositions relatives à la procédure à suivre lorsqu'il s'agissait de la création d'emplois nouveaux. L'honorable ministre des Finances me répondit, et l'honorable chef de l'opposition lui répliqua par deux ou trois observations.

Suivant moi, et de l'avis de tout le monde, je crois, cette discussion fit clairement ressortir l'esprit de l'Acte du service civil. Je croyais bien ne pas me tromper; le ministre des Finances m'a confirmé dans mon opinion en avouant que ces emplois ne pouvaient être créés par un décret du conseil qu'en suivant à la lettre toutes les prescriptions et dispositions de la loi. Il a ajouté que l'Acte du service civil était susceptible d'être amendé et qu'il l'était de fait toutes les fois que, dans le budget, il y avait quelque item incompatible avec quelques-uns des articles de ce statut. M. l'Orateur, c'est un langage bien étrange dans la bouche d'un ministre de la Couronne, que d'affirmer sérieusement que c'est amender une loi que de l'éluder. Mon honorable ami (M. Fielding) prétend que les mots insérés dans le budget constituent une modification de l'Acte du service civil, mais que, aussitôt le budget voté par le parlement, l'acte prend toute sa vigueur. Il suffit de citer l'argument pour en faire voir tout l'absurdité; le voici :

Tous les actes du parlement sont susceptibles d'être amendés, et quand dans le budget nous introduisons les mots "nonobstant toute disposition contraire de l'Acte du service civil", il est indubitable que pour le cas auquel ces mots s'appliquent et dans la mesure de leur signification, nous amendons l'Acte du service civil.

L'acte amendé reste, cependant, ce qu'il était.

L'honorable M. FIELDING : Pas pour le cas particulier qui a nécessité l'amendement.

M. BARKER : Vous auriez mieux fait de le dire de manière qu'il n'y eût pas de doute sur votre pensée. Lorsque l'item est voté, l'acte reprend sa première forme.

M. COCHRANE : C'est une petite machine automatique.

M. BARKER : L'honorable chef de l'opposition a qualifié cette déclaration, l'attitude et la manière d'agir du gouvernement dans des termes très sévères, mais qui n'étaient certainement pas exagérés, dans les circonstances. Voici ses paroles :

C'est une affaire scandaleuse.

Je ne crois pas que ces paroles soient trop sévères. S'il était permis, sans violer le règlement, d'employer des expressions plus énergiques, il faudrait le faire. C'est une bien étrange aberration de croire que, par

quelques mots et quelques chiffres insérés à l'annexe du budget, on puisse abroger une loi qui a été votée il y a des années et qui reste toujours en vigueur.

Mais il y a plus ; on fait la chose sans même se donner la peine de dire : " nonobstant toute disposition contraire de l'Acte du service civil ", et on inscrit aux estimations budgétaires des item qui n'ont aucun droit d'y figurer. Nos ministres actuels rendent pour obtenir certains crédits, des décrets du conseil tout à fait contraires aux dispositions de la loi. Le gouvernement n'a pas même le pouvoir d'agir tant que le chef du département n'a pas déclaré qu'il est nécessaire de créer de nouveaux emplois. Sous ce rapport l'acte est aussi clair que le soleil en plein midi.

Il ne s'agit pas pour des ministres d'exercer à leur avantage ou au profit du gouvernement, une espèce de discrétion politique. L'objet de l'Acte du service civil est précisément de supprimer ces abus d'autorité et d'attribuer au chef du département—un fonctionnaire à vie—la responsabilité des recommandations qui sont faites ; et un ministre ou le cabinet n'a pas le droit de créer ces emplois nouveaux tant que le sous-ministre, qui répond de ses actes sur sa tête, n'a pas déclaré qu'ils sont nécessaires. Lorsque cette recommandation a été faite, la question est soumise au conseil, qui alors rend un décret conforme aux conclusions du sous-ministre. Le rapport est ensuite soumis au parlement afin que celui-ci vote les crédits nécessaires. Voilà la procédure à suivre et l'honorable ministre des Finances la connaît parfaitement. Il sait qu'il faut passer par cette filière. Voici les paroles dont il s'est servi :

> Je partage l'opinion de l'honorable député——
>
> Cet honorable député c'était moi.
>
> —que nous devons surveiller attentivement l'emploi de ces mots et nous rendre compte de leur signification dans chaque cas.

Personne n'en doute ; mais, au nom du ciel ! si vous voulez amender l'Acte du service civil, amendez-le pour tout de bon. Prenez la responsabilité de l'amendement que vous soumettrez aux Chambres; mais ne venez pas faire à la cachette, par décret rendu en conseil, ce que le parlement n'a jamais décrété. Tous les jours, en inscrivant ces item au budget, vous modifiez la loi sans avoir régulièrement obtenu l'assentiment des Chambres. Que l'honorable ministre des Finances dise ce qu'il voudra, il sait fort bien qu'en faisant voter ces crédits irréguliers il va à l'encontre de l'Acte du service civil. S'il désire modifier la loi, qu'il s'adresse donc ouvertement au parlement et qu'il propose les amendements qu'il croit nécessaires, mais qu'il ne prenne pas ce moyen détourné pour éluder l'Acte du service civil.

M. FIELDING : La plus grande partie des observations de mon honorable ami a trait à une question dont la Chambre n'a pas à s'occuper dans le moment ; à savoir l'usage des mots " nonobstant toute disposition contraire de l'Acte du service civil " insérés à certaines pages du budget.

A la dernière session, ainsi que vous avez pu en juger par les paroles que mon honorable ami nous a lues, j'ai exposé les faits et la loi—après m'être renseigné à bonne source—avec tant de clarté, de simplicité et d'exactitude, que je n'ai pas un mot à ajouter ce soir.

Quant à l'autre question discutée aujourd'hui, j'attacherais beaucoup de poids à l'opinion que mon honorable ami exprimerait au dehors, mais ici, je crains fort que son entourage ne lui ait inspiré quelques petits préjugés. S'il pense que ce qu'il vient de dire est réellement l'expression de la vérité, je me contenterai de lui répondre que les autorités que nous sommes tenus de consulter en ces matières n'abondent pas dans son sens.

M. FOWLER : Je présume que le ministre des Finances veut parler de son collègue, le ministre de la Justice ?

M. FIELDING : Oui.

M. FOWLER : Le ministre de la Justice n'a pas exprimé d'opinion. Il a dit qu'il étudierait la question. L'honorable ministre veut-il me permettre—— ?

M. FIELDING : Oui.

M. FOWLER : Le ministre de la Justice a dit que les arguments de la gauche avaient créé une forte impression sur son esprit, mais que l'on n'avait jamais appelé son attention sur la matière. Il a promis d'étudier la question et de prendre aussi l'avis du sous-ministre de la Justice. Voilà ce qui en est. Nous n'avons pas eu d'autres expression d'opinion de la part de la droite. Le ministre des Finances ne s'est pas même prononcé, bien que ce soit lui qui, dans la plupart des cas, nous donne, au nom de la droite, l'interprétation de la loi ; mais comme son éducation légale laisse à désirer, nous n'attachons pas à son avis le poids qu'il aurait si mon honorable ami eût fait des études approfondies de ces matières.

M. FIELDING : Je suis porté à croire que, pour ceux qui nous connaissent tous les deux, mon opinion sur une question légale a presque autant de poids que celle de mon honorable ami (M. Fowler). Permettez-moi d'ajouter que l'honorable préopinant n'a pas du tout saisi la pensée du ministre de la Justice, car j'ai entendu ce dernier déclarer bien distinctement que si les membres de la gauche n'eussent pas soulevé ce point et si la courtoisie ne l'eût pas obligé d'avoir pour eux certains égards, il n'aurait jamais considéré cette question comme

assez sérieuse pour provoquer une discussion.

M. CLARKE. Mais les arguments nouveaux que la gauche a apportés cette après-midi ont dû l'éclairer.

M. FOWLER : Je n'ai pas la présomption du ministre des Finances, et je ne parlerai pas de mes succès au barreau. Mais si je m'en rapportais au jugement de mes clients, je crois que je n'aurais pas trop à me plaindre de l'opinion qu'ils entretiennent sur mes connaissances légales. L'honorable ministre est peut-être un excellent avocat dans son genre, et, comme profane, il connaît peut-être la loi dangereuse que l'on appelle le code du coin du feu ; c'est peut-être un excellent journaliste, bien que je ne sache pas qu'il ait remporté de grands succès la plume à la main, mais à en juger par l'interprétation que, de temps à autre, il donne à nos lois, je ne crois pas que personne puisse avoir une grande confiance en ses lumières et en ses connaissances légales.

Quant aux lois morales, je crois qu'il ne les connaît pas mieux, si nous devons en juger par le spectacle qu'il nous a donné l'autre jour et par une déclaration que l'ancien ministre des Chemins de fer a faite au sujet de certains mémoires qu'il aurait trouvés dans la salle du Conseil privé après l'arrivée au pouvoir de l'administration actuelle.

M. BARKER : Le ministre des Finances dit, si je ne me trompe, qu'il y a une différence entre la discussion de l'an dernier et celle-ci, parce que, à la dernière session, on s'était servi des mots : " nonobstant toute disposition contraire de l'Acte du service civil." Je ne saisis pas la distinction. Tout ce que je vois, c'est que le gouvernement paraît vouloir cacher son intention d'éluder la loi. Le ministre des Finances cherche à amender l'Acte du service civil en créant des emplois de commis de seconde classe. Voici comment ledit acte s'exprime :

Nul emploi de commis de seconde classe ne sera créé autrement que par décret du conseil, rendu sur le rapport du chef du département.

Où est le rapport du chef du département sur lequel le décret du conseil a été rendu ? L'honorable ministre prétend-il que ce rapport existe ? S'il pouvait le produire, cela couperait court à la discussion. Mais il n'y en a point ; et, en faisant rendre un décret par le conseil sans ce rapport du chef du département, l'honorable ministre viole délibérément les dispositions de la loi. Il n'est pas besoin d'être avocat pour comprendre cela. C'est une simple question de sens commun.

Je vais relire les termes du statut. Les affaires de son département occupent à un tel point l'attention du ministre des Finances qu'il ne lit probablement pas l'Acte du service civil et je crains fort que celui qui prépare la forme de ces décrets ne se donne pas la peine d'examiner la loi en vertu de laquelle ils sont rendus.

L'article 19 se lit comme suit :

Nul emploi de commis de seconde classe ne sera créé autrement que par décret du conseil, rendu sur le rapport du chef du département approuvé par le ministre, exposant les raisons qui motivent la création de cet emploi, et après que le parlement aura voté les appointements qui lui sont attribués.

Ainsi le conseil ne peut agir avant que le chef du département—le fonctionnaire qui sait si la création de l'emploi s'impose—ait fait son rapport. Ce n'est qu'après avoir approuvé ce rapport que le conseil se trouve en état de demander au parlement de voter les crédits dont il a besoin pour payer ces nouveaux employés. Quelle absurdité que de voter des milliions de dollars demandés pour des ministres qui ne savent même pas si le chef du département fera le rapport que la loi exige. Si le sous-ministre déclare que l'emploi n'est pas nécessaire, que fera-t-on des crédits votés ? On demande sérieusement au parlement de voter les appointements attribués à un emploi qui ne sera peut-être pas créé. Comme on l'a dit, on met la charrue avant les bœufs. Pourquoi voter les appointements de fonctionnaires qui ne seront peut-etre jamais nommés, et augmenter ainsi les charges du pays. C'est une absurdité, et il est même puéril de discuter la chose.

L'honorable M. FIELDING : Ce serait peut-être un manque de courtoisie à l'égard de l'honorable préopinant que de ne pas lui répondre. Je me contenterai de lui faire observer qu'il n'était pas présent lorsque la question a été discutée à fond cet après-midi.

M. BARKER : Vous vous trompez ; il est impossible d'asseoir des raisonnements sur une pointe d'aiguille.

L'honorable M. FIELDING : Très bien.

M. BARKER : Si l'honorable ministre nous dit que l'item contient les appointements de fonctionnaires dont la nomination n'a pas été recommandée par le chef du département, la discussion est puérile.

L'honorable M. FIELDING : Alors pourquoi la continuer ?

M. INGRAM : La seule explication que j'aie pu obtenir cet après-midi m'a été fournie par le ministre des Douanes (M. Paterson) qui a déclaré que le simple fait d'inscrire un item au budget constituait une raison suffisante de le voter. L'explication est très habile, mais elle ne donne pas beaucoup de renseignements.

Le crédit que le gouvernement demande est de $57,160 et comporte une augmentation de $8,810. Nous lisons à la page 17 qu'il y a onze commis de plus que l'an dernier, trois commis de seconde classe cadette et trois commis de troisième classe. On ne dit pas quels seront les appointements de ces nouveaux commis. Les crédits supplémentaires que l'on demande sont considérables, et la

Chambre a le droit de savoir, avant de voter ces item, si le département a besoin de ces nouveaux commis et quel emploi ces nouveaux venus rempliront. Qui sont-ils et quelles sont leurs fonctions? Pour ma part, je ne voterai pas l'adoption de ce crédit tant que l'on ne m'aura pas fourni ces renseignements.

Le point en litige cet après-midi était de savoir si le ministre avait le droit de faire rendre un décret par le conseil sans avoir obtenu au préalable un rapport du chef du département. Le ministre est exposé aux influences du dehors, et je crois que c'est pour lui une bonne aubaine que de pouvoir s'abriter derrière le chef du département et de répondre à ses amis politiques qui veulent lui imposer des fonctionnaires incompétents ou inutiles : il me faut un rapport du chef du département." Nous connaissons tous la ritournelle ordinaire que l'on emploie en pareil cas : "Il faut passer les examens du service civil," nous savons aussi que le gouvernement actuel a quelquefois violé la loi sous ce rapport et qu'il a nommé des hommes qui n'avaient pas subi ces examens.

L'honorable M. PATERSON : L'honorable député d'Elgin-ouest (M. Ingram) a ramené la discussion dans la bonne voie en disant qu'il s'agissait d'une question d'affaires.

Cet après-midi, quelques membres de la gauche ont invoqué la constitution, mais à tort, car il ne s'agit pas d'une question constitutionnelle.

L'honorable préopinant a raison de dire qu'il est de mon devoir de fournir à la Chambre les renseignements qu'elle désire au sujet de l'augmentation de ce crédit, qu'elle peut rejeter s'ils ne sont pas satisfaisants.

Les trois commis de seconde classe cadette que mentionne cet item faisaient partie du service extérieur des Douanes, mais, depuis quelque temps, l'ouvrage du service intérieur a augmenté dans de telles proportions que j'ai cru devoir les transférer d'un service à l'autre, et les faire entrer, l'un dans le bureau de la comptabilité, l'autre dans celui de la correspondance et le troisième dans le bureau du contrôle. Leurs appointements ont été prélevés sur le crédit affecté au service extérieur, mais comme ils travaillent continuellement dans le service intérieur, il est juste de prélever leurs appointements sur les fonds affectés à ce dernier service.

M. INGRAM : Que faites-vous des crédits du service extérieur affectés au paiement de leurs appointements?

L'honorable M. PATERSON : Ces appointements sont votés en bloc sous la rubrique : Douanes. Cet item général comprend les appointements des commis préposés à la statistique, des inspecteurs, etc. L'ouvrage du département s'accroît dans de telles proportions que loin de pouvoir me passer du crédit affecté au service extérieur, je crains fort d'être obligé de demander au comité de me donner encore plus que l'an dernier.

M. CLARKE : Encore plus que vous ne demandez aujourd'hui

L'honorable M. PATERSON : Si les affaires n'augmentaient pas aussi rapidement, nous pourrions opérer un virement et prélever les appointements de ces commis sur les fonds affectés au service intérieur au lieu de les prélever sur les crédits affectés au service extérieur. La Chambre conviendra avec moi que la chose serait plus régulière.

Dans le service intérieur, l'an dernier, la Chambre nous a voté $5,000 pour dépenses casuelles et nous avons puisé à ce fonds pour payer ces commis. Une loi votée à la dernière session permet de placer ces commis surnuméraires sur la liste des commis permanents de troisième classe. Nous avons cru devoir profiter de cette loi. Il y a donc huit nouveaux commis de troisième classe, dont six étaient au service du département depuis des années ; et le sous-ministre croit que nous aurons besoin de deux commis supplémentaires. Les appointements de ces employés surnuméraires ont été prélevés sur le crédit de $5,000 affecté aux dépenses casuelles ; et ils sont aujourd'hui compris dans cet item.

M. INGRAM : Quels sont ces nouveaux commis et où exercent-ils leurs fonctions :

L'honorable M. PATERSON : W. H. Robertson, Alexander Ross et Charles B. Patton. Ils étaient attachés au bureau de la statistique. Une grande partie de l'ouvrage de ce bureau se fait aux différents ports du Canada, par des commis qui envoient leur rapport au département, à Ottawa.

Grâce à ce moyen, nous n'avons jamais pu avoir les rapports du commerce et de la navigation que plusieurs mois après l'expiration de l'exercice financier, et quelquefois en février ou mars seulement. On avait cru qu'avec une dépense additionnelle de quelques milliers de dollars, que le parlement crut opportune, nous pourrions faire venir à Ottawa les fonctionnaires des grands ports engagés dans la préparation des tableaux et avoir ainsi des états mensuels. Dans l'ensemble, nous y sommes parvenus. Comme ceux que nous avons fait venir des ports extérieurs ne suffisaient pas à la besogne, nous avons dû augmenter le personnel et c'est ainsi que ces trois personnes ont été appelées dans le service intérieur.

M. INGRAM : L'honorable ministre parle des états mensuels, non revisés et semble en faire grand cas. Je ne vois pas quels services ils peuvent rendre, car n'étant pas revisés, on ne peut pas s'en rapporter à leur exactitude. On a ainsi dépensé de fortes sommes pour un piètre résultat.

L'hon. M. PATERSON : Je regrette d'entendre l'honorable député faire cette remarque. Ces rapports ne sont définitivement revisés qu'à la fin de l'exercice, mais pour tous les besoins courants, on peut s'y fier, tout autant qu'un rapport final.

M. INGRAM : Je conseillerais de supprimer les mots " non revisé."

L'honorable M. PATERSON : Je n'oserais pas, car lorsqu'on prépare le rapport des douze mois, il est possible qu'une légère erreur se soit glissée dans les rapports mensuels ; mais pour tous les besoins courants, on peut s'y fier.

M. HENDERSON : Il me semble que les états non revisés, publiés tous les mois, ne contiennent pas tous les renseignements qu'on devrait y trouver. Je comprends l'avantage que trouve l'administration à publier ces rapports mensuels dans la même forme que les tableaux du commerce et de la navigation, car cela permet de publier le rapport complet des opérations de l'année beaucoup plus tôt, ce qui est un avantage que les députés apprécient. Mais si je ne me trompe, la colonne des droits payés n'apparaît pas dans ces rapports mensuels non revisés, et ce serait très important de l'avoir.

L'honorable M. PATERSON : Si ce rapport ne donne pas la somme des droits perçus, il donne au moins le taux des droits, je crois.

M. BARKER : Nous ne discutons pas en ce moment la valeur de ces rapports, mais le principe même de la création de ces emplois. Voilà à quoi l'honorable ministre devrait se borner pour le moment. Il prétend qu'on a fait venir ces trois messieurs de l'extérieur, pour les employer dans les bureaux. En a-t-on fait des commis de seconde classe?

L'honorable M. PATERSON : Pas encore; nous demandons un crédit pour pouvoir faire les nominations.

M. BARKER : Y a-t-il un rapport du sous-ministre ?

L'honorable M. PATERSON : Il devra y en avoir un avant que les nominations soient faites.

M. BARKER : Je ne demande pas cela. Je désire savoir si le sous-ministre a fait un rapport.

L'honorable M. PATERSON : L'honorable député pose de nouveau la question qui a été discutée toute l'après-midi.

M. BARKER : Je demande au ministre de nous dire si le sous-ministre a fait un rapport disait que ces nominations sont nécessaires.

L'honorable M. PATERSON : D'après ce que je comprends, c'est lui-même qui les a fait venir ici. S'il en est ainsi, il a dû considérer que leurs services étaient nécessaires.

M. BARKER : Est-ce ainsi que sont conduites les affaires du ministère ? Le sous-ministre fait venir des employés sans même faire de rapport sur la nécessité de leurs services. Cela n'est guère conforme aux exigences de la loi. L'an dernier toute cette question a été discutée et nous avons cherché à faire adopter une règle fixe. Le ministre des Finances a prétendu, à cette occasion, qu'un vote de crédit par la Chambre abrogerait les dispositions de l'Acte du service civil. J'espère qu'il ne persistera pas dans cette opinion. Il ne prétendra certainement pas que la loi concernant le service civil doit être abrogée vingt fois par session. S'il réclame ce droit, qu'il le dise franchement. L'an dernier il a maintenu que chaque fois que ces mots apparaissaient dans le budget, cela équivalait à l'abrogation *pro tanto* de la loi. Nous voulons savoir où nous en sommes sur cette question. Ces trois fonctionnaires sont déjà installés ici, et il paraît n'y avoir ni rapport ni quoi que ce soit.

M. INGRAM : Ces trois fonctionnaires exerçaient-ils des fonctions exigeant des déplacements ? L'honorable ministre ne nous a pas dit d'où ils venaient.

L'honorable M. PATERSON : Ils étaient employés à des travaux de statistiques, ici, à Ottawa, et ils ont été appelés a faire partie du service interne, il y a plus d'un an.

M. BARKER : Ils sont commis de deuxième classe depuis un an, et il n'y a rien qui les y autorise ?

L'honorable M. PATERSON : L'honorable député d'Hamilton n'était pas ici cet après-midi et n'a pas entendu la discussion qui a eu lieu. Il ne s'agit pas du tout de cela. Ces employés ne sont pas encore nommés commis de la deuxième classe cadette. Avant qu'il le soient, il faudra un rapport du sous-ministre approuvé par le ministre et qu'une loi soit votée pour créer l'emploi.

M. BARKER : Mais il y a douze mois qu'ils sont ici.

L'honorable M. PATERSON : La chose ne peut pas se faire autrement. Si l'honorable député veut réfléchir un instant, il comprendra que les centaines de fonctionnaires nommés depuis 30 ou 40 ans, ne l'ont pas été autrement. Peut-il en nommer un seul qui n'ait pas été nommé légalement ?

M. COCHRANE : Comment pouvons-nous le savoir ?

L'honorable M. PATERSON : L'honorable député de Simcoe-sud dit que la constitution nous donne les garanties. Il faut d'abord la ratification de Son Excellence, qui est une première garantie, puis nous en avons une autre très précieuse dans la personne de l'auditeur général qui contrôle toutes ces nominations. Il les a toujours approuvées toutes.

Quand même nous voterions maintenant le salaire de ces fonctionnaires, ils ne peuvent pas être nommés sans que toutes les formalités aient été remplies. Celui d'entre eux qui ne serait pas nommé en conformité du statut, ne pourrait pas toucher ses appointements.

Le sous-ministre ne peut pas recommander la nomination, le ministre ne peut pas concourir dans cette recommandation, le conseil ne peut pas agr, tant que le parlement n'a pas voté l'argent. Quand cela sera fait, toutes les formalités devront être remplies. Sans cela, l'auditeur général refusera d'autoriser le paiement. C'est ce qui se fait dans tous les ministères, mais si l'honorable député désire amender la loi concernant le service civil. . . . .

M. FOWLER : Nous ne voulons pas l'amender, nous voulons qu'elle soit observée.

L'honorable M. PATERSON : N'est-ce pas une réponse suffisante de dire que dans le cas actuel elle est observée comme elle l'a été depuis des années ?

M. CLARKE : Ce n'est pas une réponse.

L'honorable M. PATERSON : L'honorable député prétend-il que l'auditeur général a autorisé le paiement de traitements qu'il n'aurait pas dû autoriser.

M. BARKER : Oui ; il y a été forcé.

L'honorable M. PATERSON : Oh, non; l'honorable député ne voudra pas prétendre que l'auditeur général a été forcé d'autoriser le paiement de traitements qu'il n'approuvait pas.

M. BARKER : L'honorable ministre me permettra de rappeler ce qui a donné lieu à ce débat, l'an dernier. Il a été provoqué par la nomination d'un employé, faite contrairement aux dispositions du statut. Quand on lui demanda d'approuver la nomination et d'autoriser le paiement du traitement de cet employé, il refusa et écrivit au département intéressé et demanda en vertu de quelle autorité cet employé avait été nommé commis de première classe. Le département lui fit savoir que cela ne le regardait pas. Il n'employa pas cette expression, mais c'était le sens de sa réponse. L'honorable ministre devrait se renseigner avant de nous reprocher de faire perdre le temps de la Chambre. Il prétend que jamais une nomination n'a été faite illégalement. Cependant, l'an dernier on en a fait une qui a donné lieu au débat dont j'ai cité des extraits, il y a un instant. L'auditeur général écrivit au ministre des Chemins de fer et Canaux, au sujet d'un nommé Dixon, je crois. Il demandait en vertu de quel droit ce M. Dixon avait été nommé commis de première classe et autorisé à toucher le traitement que le département réclamait pour lui. La réponse du ministère fut que le parlement avait voté de l'argent, et que cela suffisait. Nous ne pouvons pas tourner indéfiniment dans ce cercle vicieux. Un jour on nous dit que l'auditeur général n'a rien à y voir, parce que le parlement a voté l'argent; le lendemain on prétend que la Chambre peut voter le crédit, parce que l'auditeur général y verra. Nous voulons connaître au juste la position du gouvernement. L'an dernier le ministre justifia le paiement des appointements de M. Dixon, en disant que l'auditeur général n'avait rien à y voir, puisque le crédit avait été voté, et que ce n'était plus de ses affaires. Cette année, le ministre des Douanes vient nous dire: Vous pouvez voter l'argent sans crainte, car l'auditeur général est là qui verra à ce que la loi soit observée. Ces trois employés, sont ici depuis douze mois, et je suppose qu'on les a employés dans la classe à laquelle ils doivent appartenir. On ne les a pas fait venir comme des gens a tout faire, mais pour une tâche spéciale, et aujourd'hui, le ministre demande un crédit pour les payer.

L'an dernier, M. Dixon a été nommé commis de première classe sans que le sous-ministre eût fait un rapport, ou écrit un seul mot. Le crédit avait été voté et M. Dixon touchait son traitement. L'auditeur général protesta, ainsi que nous en avons la preuve, tout au long, dans son rapport. Quant il fit des remontrances au ministère on se moqua de lui, pour ainsi dire. On lui fit savoir que le parlement ayant voté l'argent, il n'avait plus qu'à signer les chèques. Aujourd'hui, le ministre des Douanes dit : Les crédits sont votés, mais l'auditeur général ne signera pas les chèques, si tout n'est pas conforme à la loi. S'il refuse de signer, les ministres s'adresseront à la commission du trésor et passeront outre, et l'employé continuera à toucher son salaire. C'est ainsi que sont administrées les affaires du pays.

L'honorable M. PATERSON : L'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox) a expliqué toutes les garanties que nous offre la constitution. Je ne me rappelle pas le cas dont parle l'honorable député et contre lequel l'auditeur général a protesté. Mais cette exception ne servirait qu'à confirmer la règle, car les mots " nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil " étaient peut-être dans la demande de crédit.

M. BARKER : Quelle différence cela pouvait-il faire?

L'honorable M. PATERSON : Cela ferait une différence, car ces mots ne se trouvent pas ici.

M. BARKER : L'honorable ministre les a omis, pour ne pas attirer notre attention.

L'honorable M. PATERSON : Je ne demande rien qui ne soit conforme aux dispositions de l'Acte du service civil. S'il en était autrement, l'observation de l'honorable député aurait sa raison d'être. Mais je ne demande que l'argent nécessaire pour payer les augmentations statutaires ordinaires, pour les surnuméraires qui sont sur la liste des employés permanents, et cela me permettra aussi, comme je l'ai expliqué, de nommer des commis de deuxième classe cadette, qui sont déjà employés. Si le parlement me refusait ce crédit, je serais obligé de continuer à les employer comme par le passé et à les payer à même le crédit affecté au service extérieur. Je trouve plus régulier, s'ils doivent faire partie du service interne, de les payer à

même le crédit affecté à ce service. C'est tout ce que je demande.

M. COCHRANE : Cela ne peut pas se faire légalement.

L'honorable M. PATERSON : Certainement que nous ne pouvons pas prendre l'argent illégalement, et même si nous le pouvions, l'honorable député ne suppose pas que je voudrais le faire. Il ne s'agit ici que de payer ces employés ; nous ne demandons pour eux que ce qu'ils ont droit d'avoir, aux termes de la loi. Il n'en a pas toujours été ainsi, mais cette année, je ne demande rien dans mon département, avec la rubrique "nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil." Tous les crédits sont conformes à la loi.

M. INGRAM : Je désirerais des explications au sujet des huit commis. Le ministre nous a dit que le département en fournirait six et qu'il en faudrait deux de plus. S'il vous faut deux nouveaux fonctionnaires, comment les nommerez-vous? Comment les paierez-vous à même ce crédit?

L'honorable M. PATERSON: Le crédit que je demande dans cet item, n'est pas seulement pour payer les six fonctionnaires dont le traitement était pris à même les dépenses inprévues, et qui n'apparaît plus cette année, dans les dépenses imprevues, mais, je demande $1,000 de plus pour payer deux nouveaux fonctionnaires dont le département a besoin et qui devront être nommés durant le prochain exercice, après le 1er juillet.

M. BARKER : Je ne veux pas occuper inutilement le temps de la Chambre, mais il s'agit ici d'une question importante, affectant la procédure suivie dans tous les ministères. Elle a été discutée au long l'an dernier. A la page 49, du premier volume du rapport de l'auditeur général de l'année dernière, se trouve la demande qu'il adressait au ministère des Chemins de fer et Canaux. Il s'agissait d'un M. Dixon, mais personne ne niait ses aptitudes, ni le besoin qu'on avait de ses services dans le département. La discussion n'était pas là-dessus. Il s'agissait simplement de savoir si le gouvernement observait la loi. C'est encore la même question qui se présente ici. Voici ce que l'auditeur général écrivait au sous-ministre des Chemins de fer et Canaux :

J'ai l'honneur de demander une copie du rapport dont il est question à l'article 15 de l'Acte du service civil, recommandant la création d'un nouvel emploi de commis de première classe dans notre département.

L'article 15 de l'acte du service civil dit :

(a) Le sous-chef du département aura fait rapport qu'un tel officier est nécessaire pour le bon accomplissement du service dans son département, rapport dans lequel il donnera les raisons qui motivent sa conclusion ;

(b) L'approbation du chef du département aura été donnée à ce rapport ; et—

(c) Le parlement aura voté les appointements attribués à l'emploi.

Après avoir ainsi cité la loi, le sous-ministre de la Justice ajoute :

A l'annexe B, des estimations budgétaires de l'exercice finissant le 30 juin 1903, se trouve l'item :

"Pour la promotion de F. A. Dixon, au rang de commis principal, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $1,800."

Le parlement a ainsi voté le traitement tel que requis par le paragraphe "C", ci-dessus, et il a fait plus, il a mis de côté toutes les dispositions de l'acte concernant la promotion.

Par conséquent, les estimations n'ont pas été votées. Aucune tentative n'a été faite de modifier l'Acte du service civil, uniquement pour faire voter ce crédit. Le ministre de la Justice a fait savoir à l'auditeur général que ces crédits étaient votés et qu'il n'avait pas à s'inquiéter de savoir si le sous-ministre avait fait un rapport, comme la loi l'exige.

Nous voulons savoir quelle est l'attitude du gouvernement sur cette question. Le ministre des Finances a prétendu que ce vote équivaut à un amendement à la loi. Nous voulons savoir si c'est encore l'opinion du gouvernement. Dans ce cas, nous devrons discuter en comité tout ce qui aurait dû être discuté par le sous-ministre et son chef et soumis au conseil. Je crois que le gouvernement constatera qu'il vaut mieux se conformer à la loi, de se faire donner un rapport par le sous-ministre, de le faire approuver par le ministre et décider ensuite s'il y a lieu ou non de faire la nomination. Quand on vient nous dire qu'une fois le crédit voté, le pays est tenu de le payer, que le sous-ministre ait besoin de cet employé ou non, il est temps que nous sachions, au juste, quelle attitude le gouvernement entend prendre sur cette question.

M. ALCORN : Nous discutons en ce moment certains articles de la loi concernant la nomination de certains fonctionnaires publics. Ces articles prescrivent la procédure à suivre. La question de savoir si la nomination peut être faite légalement ou non, si toutes les formalités ne sont pas observées, en est une autre. Le ministre de la Justice admet que la procédure indiquée n'a pas été suivie et le ministre des Douanes a déclaré cet après-midi qu'il ne la suivra pas et n'a pas l'intention de la suivre à l'avenir. La loi dit que le sous-ministre recommande la nomination, que le ministre sanctionne cette demande, que le Gouverneur général en conseil la ratifie et alors le parlement est appelé à voter l'argent nécessaire.

L'honorable M. PATERSON: Tout cela se fait après que l'argent est voté.

M. ALCORN : Je viens d'expliquer que le statut dit tout le contraire.

L'Honorable M. PATERSON: Le ministre de la Justice a déclaré que l'interprétation de l'honorable député est erronée.

M. ALCORN : La procédure à suivre est clairement indiquée. Le sous-ministre fait la recommandation, et le ministre la confirme. La demande est alors soumise au conseil des ministres et finalement, dit la loi, " et le salaire aura été voté par le parlement."

L'honorable M. PATERSON: C'est absolument cela—après que le salaire aura été voté par le parlement.

M. ALCORN : Nous avons discuté tout l'après-midi pour savoir si le sous-ministre a le droit d'intervertir l'ordre de procédure, indiqué par cet article et d'autres semblables, car c'est absolument ce qu'il fait.

L'honorable M. PATERSON: L'honorable député me permet-il de lui poser une question ? Pour mieux saisir ce qu'il veut dire, je supposerai un exemple; supposons que le sous-ministre me fasse domain un rapport disant qu'il lui faut trois autres commis de la 2ème classe cadette. J'approuve ce rapport, sachant que l'ouvrage a beaucoup augmenté. Ce rapport est soumis au conseil. Je voudrais maintenant savoir si le conseil pourrait légalement faire la nomination, avant que le parlement ait voté l'argent.

M. ALCORN : Oui. C'est exactement ce que je reproche au gouvernement : d'intervertir l'ordre de la procédure à suivre, indiqué par l'acte ; bien plus, nous avons l'aveu de deux ministres que la loi n'a pas été observée, et qu'on n'a pas l'intention de l'observer à l'avenir. Au cours des discussions précédentes sur cette question, j'ai entendu des députés de la gauche dire que le gouvernement agissait ainsi afin de permettre aux ministres de caser leurs amis selon leur bon vouloir. L'honorable ministre peut-il nous donner d'autres raisons pour s'écarter ainsi des dispositons de la loi.

L'honorable M. PATERSON : Il ne s'agit pas du tout de cela. Si l'honorable député (M. Alcorn) voulait réfléchir un instant, il saisirait mieux la question. Il prétend que le sous-ministre pourrait, dès demain, dans le mois d'avril me recommander de créer trois nouvelles places de commis de la deuxième classe cadette et me soumettre les noms de trois personnes aptes à remplir ces situations ; que je pourrais approuver ce rapport et le soumettre au conseil ; que le conseil ces trois personnes. Si elles sont nommées, il faudra les payer. Mais le parlement n'a pas voté l'argent nécessaire. L'auditeur général devrait alors autoriser le paiement de salaires à des employés, sans que le parlement ait voté l'argent. L'honorable député (M. Alcorn) qui est avocat, maintient-il cette prétention?

M. ALCORN : Très bien. Mais le cas que l'honorable ministre suppose ne peut pas se présenter, pour la bonne raison que la loi dicte de quelle manière la nomination sera faite. Si le parlement ne vote pas l'argent, le salaire ne peut pas être payé.

L'honorable M. PATERSON : Mais si les employés ont été nommés?

M. ALCORN : Cela ne fait aucune différence. S'ils ont été nommés régulièrement le ministre peut demander au parlement de voter l'argent nécessaire ; mais il ne le peut pas, tant que toutes les formalités n'ont pas été observées. Mais l'honorable ministre n'a pas répondu à ma question quand je lui ai demandé s'il pouvait donner une autre raison que les exigences politiques, pour expliquer cette violation de la loi.

L'honorable M. PATERSON : Il ne s'agit pas d'une innovation; cela se pratique depuis la fondation de la Confédération.

M. ALCORN : L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) affirme le contraire.

L'honorable M. PATERSON : C'est la loi.

M. BARKER : Une question ; comment l'honorable ministre des Douanes sait-il que ces fonctionnaires sont nécessaires?

L'honorable M. PATERSON : Comment l'honorable député le saurait-il, s'il était chargé d'une administration?

M. BARKER : Je ne demande pas au ministre de me poser une question, mais de répondre à la mienne. La loi dit qu'il lui faut le rapport du sous-ministre indiquant les raisons de ces nouveaux emplois.

L'honorable M. PATERSON : Le sous-ministre me demande la nomination de ces employés.

M. BARKER : Cela n'est pas un rapport. La loi dit qu'il devra faire un rapport et donné les raisons. L'honorable ministre crée de nouveaux employés, autant que cela est en son pouvoir, sans avoir préalablement constaté si son sous-ministre recommande de nouvelles nominations. Le sous-ministre doit d'abord faire un rapport disant que ces fonctionnaires sont nécessaires, pourquoi ils sont nécessaires, et le ministre ne peut rien faire sans cela.

M. PATERSON : Je ne puis répondre autre chose que ce que j'ai déjà dit, et je ne vois pas ce qu'il y a à gagner à répéter continuellement les mêmes explications. Mon sous-ministre pourrait le dire lui-même s'il lui était permis de parler. Il demande la nomination de ces employés. Que peut-on exiger de plus, puisqu'en préparant les estimations il y inclut un crédit pour le salaire de ces employés ?

M. BARKER : Ces estimations disent-elles que ces employés sont nécessaires et pourquoi ils sont nécessaires ? La loi est formelle sur ce point.

M. SPROULE : En voici le texte :

Une fois par année, et pas plus tard que le 15 mars, le sous-ministre de chaque ministère préparera et soumettra à la commission——

L'honorable M. FIELDING : Quelle commission ?

M. SPROULE : La commission instituée par l'Acte du service civil, tel qu'amendée, et qui fait partie de la loi.

L'honorable M. FIELDING : Cela se rapporte à la commission des examinateurs et n'a trait qu'aux questions de promotions.

M. BARKER : Si l'honorable ministre veut bien me permettre, je citerai l'article cité par le ministre de la Justice. La loi dit qu'un emploi ne sera pas créé avant que—

(a) Le sous-chef du département aura fait rapport qu'un tel officier est nécessaire pour le bon accomplissement du service dans son département, rapport dans lequel il donnera les raisons qui motivent sa conclusion.

Le ministre prétend-il que parce qu'il a eu une conversation avec son sous-ministre il s'est conformé à la loi qui exige un rapport exposant les raisons pour lesquelles il est arrivé à la conviction que cet emploi est nécessaire ? Le parlement rend le sous-ministre responsable de ses rapports. Nous ne voulons pas nous en rapporter au ministre. Il y a dans chaque département un chef d'administration, un homme qui sait exactement quels sont les employés nécessaires, le travail qu'il a à faire, et c'est de lui que nous voulons savoir le nombre d'employés dont il a besoin.

C'est lui qui est l'homme responsable. Il doit déclarer qu'il a besoin de ces fonctionnaires et dire pourquoi il en a besoin, et ce n'est qu'après cela que le ministre est autorisé à en parler devant la Chambre. Son rôle se borne à confirmer ce rapport.

L'honorable M. FIELDING : Je suis heureux d'être d'accord avec l'honorable député d'Hamilton sur un point. J'admets comme lui qu'une conversation entre le ministre et le sous-ministre ne répond pas aux exigences du statut. Mais nous maintenons que le temps pour se conformer au statut n'est pas encore arrivé. Nous différons d'opinion avec lui sur ce point, et nous avons pour cela l'avis de jurisconsultes compétents, et la pratique suivie depuis nombre d'années.

M. COCHRANE : Je ne comprends pas que le ministre de la Justice vienne nous donner un pareil conseil. Il prétend avoir pris l'avis d'un homme éminent qui a autrefois occupé le poste de ministre de la Justice et avoir constaté que cette coutume était en vigueur après le départ de ce jurisconsulte éminent et qu'il croit bien faire en la suivant. Mais il a refusé de donner son opinion avant d'avoir consulté son sous-ministre. Ce qui me paraît absurde dans cette affaire, c'est de voir un ministre de la Couronne venir demander de l'argent au parlement, pour payer un fonctionnaire qu'il ne peut pas nommer, parce qu'il ne s'est pas conformé à la loi.

L'honorable M. FIELDING : Il ne pourrait certainement pas le nommer aujourd'hui. C'est exact.

M. COCHRANE : Oui, mais vous émettez la prétention que nous devons voter les appointements. Je dis qu'il faut d'abord un rapport du sous-ministre, confirmé subséquemment par le ministre ; puis un décret du conseil ; et, en quatrième lieu, la ratification de ce décret par les Chambres. Autrement, ne se soulèverait-il pas la même difficulté qu'auparavant quand on répondit à l'auditeur général que les fonds avaient été votés et qu'en conséquence, il n'avait rien à dire ? Si nous votons ce crédit, quelle assurance avons-nous qu'on va se conformer aux règlements ? Si l'auditeur général refuse d'autoriser le paiement de l'argent ne lui fera-t-on pas la même réponse qu'auparavant, c'est-à-dire que l'argent ayant été voté, ce n'est pas de son affaire ?

L'honorable M. FIELDING : Dans le cas dont a parlé l'honorable député d'Hamilton (M. Barker), on avait voté à un certain employé un traitement plus considérable que ne l'autorisait la loi du service civil; et en conséquence il faut ajouter au crédit une formule à l'effet de modifier, si vous l'aimez, pour le moment la loi du service civil quant à ce fonctionnaire particulièrement. Personne n'a dit que l'auditeur général n'avait rien à y voir. Celui-ci était tout à fait dans son droit en signalant ce fait à l'attention. L'autorité juridique attitrée exprima l'opinion que l'auditeur général se trompait et l'on passa outre à son objection. Ce n'est pas le cas ici. Nous ne votons aucune somme au delà de ce qu'autorise l'Acte du service civil; nous ne votons d'argent à personne nommément ; mais nous nous faisons autoriser à nommer tel nombre de commis ; et avant de pouvoir les nommer, il sera nécessaire de se conformer aux dispositions de la loi.

M. BARKER : Ce que dit l'honorable ministre des Finances n'est pas tout à fait exact. L'intervention de l'auditeur général n'eut pas lieu à l'occasion d'un employé recevant un traitement plus élevé que sa situation ne justifiait. Voici en quels termes l'auditeur écrivit au département :

J'ai l'honneur de vous prier de me fournir copie du rapport exigé aux termes de l'article 15, de l'Acte du service civil, recommandant la création d'un nouvel emploi de commis principal dans votre département.

Il ne s'agit pas de payer à un particulier un peu plus d'argent que n'autorise la loi ; mais bien plutôt de la création d'un emploi de commis principal. L'auditeur désirait obtenir une copie du rapport du sous-ministre des Chemins de fer.

L'honorable M. FIELDING : La réponse du département de la Justice fut que les mots ajoutés au crédit réglaient clairement ce cas particulier. A la suite de cette demande de l'auditeur général, on examina la

question et l'opinion des légistes du département fut que les objections de l'auditeur général n'étaient pas valables, étant donné l'insertion de ces mots. Dans le cas actuel, il n'y a rien d'ajouté. Les deux cas ne sont pas comparables.

M. LANCASTER : Je prierai l'honorable ministre des Finances, en tant que représentant du peuple, et non pas en tant que membre du cabinet, de nous dire si, à son avis, l'opinion émise par l'auditeur général n'est pas précisément celle que le peuple attendrait de lui et voudrait voir suivie par tous les membres de la députation? C'est au parlement à décider si ces appointements seront payés ou non, et comme le parlement a pris sur lui de décider qu'ils seront payés, naturellement, l'auditeur général accepte cette décision. Le parlement est le corps désigné pour cette fin. C'est la difficulté qui se présente aujourd'hui. Vous demandez au parlement d'affecter des deniers appartement au roi et appartenant au peuple également—puisque c'est lui qui les fournit—au paiement de certains traitements. L'auditeur général apparemment se dit qu'il lui faut un peu protéger le peuple. Apparemment il pense que la députation aussi devrait protéger le peuple quelque peu, et il fait la réflexion que si la députation prend sur elle de dire que ces traitements seront payés, c'est son devoir de les payer. Il a pensé peut-être que le parlement n'avait pas remarqué qu'il y avait certaines formalités à remplir, et en conséquence, il en a averti le gouvernement. L'Exécutif a promptement mis son objection de côté, et il répétera l'opération si nous votons ce crédit maintenant.

L'honorable M. FIELDING : Quelle occasion pourrait-il y avoir de renvoyer son objection ? L'honorable député voudra-t-il dire dans quelles circonstances l'auditeur général pourrait du tout prendre connaissance de l'affaire?

M. LANCASTER : Si l'auditeur général scrute ces affaires, et j'imagine qu'elles lui seront soumises. On nous a dit cet après-midi que nous pouvions nous fier à l'auditeur général ; c'est donc que l'auditeur général a quelque chose à y voir. Je ne pense pas qu'il soulève d'objection. Il dira : On a déjà décidé contre moi auparavant et comme le parlement a voté les fonds, il ne me reste qu'à donner mon visa. A tout événement, s'il risque une objection, elle sera vite mise de côté. L'honorable ministre des Douanes dit qu'il ne renverse pas l'ordre des formalités imposées par le statut. Il prétend que la quatrième formalité, le vote du parlement, doit être la première. Pourquoi ne prétend-il pas également que la troisième formalité devrait être la première? Il aurait tout autant de grâce à faire? Pourquoi ne prétend-il pas que l'Exécutif a le droit de décider que ces sommes seront payées, préalablement à toute recommandation du sous-ministre ou à toute confirmation de ce rapport par le ministre? La première formalité que mentionne le statut est la recommandation du sous-ministre ; la seconde, la confirmation du rapport par le ministre ; la troisième, l'approbation de l'Exécutif ; et la quatrième, le vote du parlement. On a tout autant de raison de dire que l'Exécutif peut prendre le pas sur le sous-ministre, qu'on en a d'affirmer que le parlement peut commencer par faire sa partie dans la supposition que les autres formalités seront ensuite remplies. Le statut établit un ordre bien déterminé. L'honorable ministre des Douanes semble croire qu'il a réglé toute l'affaire par sa réponse à l'honorable député de Prince-Edouard (M. Alcorn). Supposons que le sous-ministre eût une conversation avec l'honorable ministre des Douanes, qu'ils s'entendissent pour nommer quelqu'un, et que l'Exécutif émît un arrêté, qu'arriverait-il? Tout ce qui pourrait arriver, c'est qu'il serait trop tard. Il faudrait attendre à la session suivante avant de payer les appointements ; on ne pourrait faire une nomination dans ces circonstances qu'en prévision du budget de l'année suivante. Les ministres n'ont pas le droit de se faire voter des crédits en prévision de dépenses qu'ils ne seront en mesure de faire que dix, onze ou douze mois plus tard.

L'honorable ministre des Douanes (M. Paterson) n'est pas informé par son sous-ministre avant la convocation du parlement des nominations qu'il faudra faire ; mais il n'ignore pas quand le parlement s'assemble que tous les crédits doivent être votés alors. Il ne voit pas à ces choses à temps, et par conséquent n'a pas les fonds nécessaires pour payer ces employés avant la session suivante. Alors qu'il attende, qu'il se passe de ces employés tant que les fonds ne seront pas votés. Je n'ai pas compris que le ministre de la Justice se fût prononcé contre nous dans cette affaire. Il a déclaré franchement qu'il y avait beaucoup à dire pour et contre, et il n'a pas dit qu'il avait exprimé une opinion au département. J'imagine que s'il a donné à la demande du département une opinion que celui-ci devra suivre, cette opinion doit être couchée par écrit, et il nous sera donné d'en prendre connaissance et d'en examiner le texte. Je persiste à dire, en dépit de ce qu'affirme le ministre, que c'est la gauche qui a raison en cette affaire. Non seulement est-ce là l'ordre dans lequel les formalités doivent se succéder d'après la loi, mais je ne vois pas bien comment un autre ordre pourrait être suivi sans injustice pour le peuple. Pourquoi permettrait-on au ministre de demander qu'on lui vote des crédits dont il n'est pas sûr d'avoir besoin dans le cours de l'exercice financier? Si le sous-ministre ne s'est pas encore assuré qu'il aura besoin de ces sommes, alors il sera temps de les demander à la prochaine session, quand le sous-ministre et le ministre en auront fait la recommandation au conseil, et que celui-ci l'aura approuvée par décret.

M. BARKER : En dehors de toute question de procédure et de toute question de savoir

si le décret du conseil devrait venir en dernier ou en premier lieu, le point important c'est que le parlement, après tout, est le juge de la nécessité et de l'opportunité qu'il peut y avoir d'employer et de rémunérer tel ou tel fonctionnaire.

Afin que nous puissions former notre jugement là-dessus, l'Acte du service civil a mis à notre disposition certains moyens de nous renseigner ; la seule source sur laquelle nous puissions compter est le rapport d'un fonctionnaire, le sous-ministre, chef permanent du ministère. C'est d'après son avis seulement que nous sommes autorisés à agir. Ce fonctionnaire est responsable envers le parlement ; s'il donne de mauvais avis, il le fait à ses propres risques. Il nous faut son rapport, non pas verbal, mais écrit, déclaration qu'on ne saurait désavouer ni oublier, mais dont il reste pleinement responsable, et dans laquelle il expose pour quelles raisons, à son avis, il est nécessaire d'établir cet emploi. Même avec ce rapport, c'est notre devoir d'examiner si nous devrions voter les fonds nécessaires, mais sans ce rapport, que l'acte du parlement déclare essentiel, nous ne sommes pas en mesure, et on ne devrait pas nous demander de voter ce crédit.

L'honorable M. PATERSON : Je ne puis que répéter que ma formation et mes aptitudes juridiques ne me permettent pas de saisir toute la logique de ce raisonnement. Mais n'étant pas de la profession, je suis absolument renversé de voir des avocats prendre l'attitude prise par l'honorable député de Prince-Edouard (M. Alcorn). Celui-ci a déclaré, en effet, que si dans le mois d'août dernier, le sous-ministre des Douanes avait fait rapport qu'il lui fallait trois commis de la seconde classe cadette, et que j'eusse approuvé ce rapport, le conseil, en approuvant à son tour le rapport, aurait pu nommer ces trois employés pour remplir ces fonctions.

M. BARKER : Personne ne l'a dit.

L'honorable M. PATERSON : Oui, le député du comté de Prince-Edouard (M. Alcorn) l'affirme. Alors, depuis le mois d'août jusqu'au mois de juillet suivant, voilà trois hommes, régulièrement nommés d'après ces honorables messieurs de la gauche, qui font quoi ? De deux choses l'une, soit qu'ils retirent illégalement des sommes que le parlement n'a pas votées, mais dont l'auditeur général permet le paiement, soit qu'ils donnent leurs services gratuitement. C'est là l'alternative dans laquelle on se trouve en adoptant les vues des juristes de l'opposition. C'est là le raisonnement que fait l'honorable député de Prince-Edouard.

M. LANCASTER : Non.

L'honorable M. PATERSON : Oui, il a nettement déclaré que si, demain, le sous-ministre recommandait la nomination de ces trois employés et que la recommandation fût approuvée par moi, ils pourraient être nommés.

M. LANCASTER : Mais non pas qu'ils pourraient retirer des appointements avant que le parlement votât les fonds.

L'honorable M. PATERSON : C'est-à-dire que nous pouvons bien les nommer, mais ils devront travailler pour rien.

M. LANCASTER : Oui, vous pouvez les nommer, mais leurs nominations ne compteront qu'à partir de la date de la convocation du parlement.

L'honorable M. PATERSON : Ils peuvent être nommés, mais alors ils deviennent membres du service civil.

M. ALCORN : L'honorable ministre des Douanes (M. Paterson) raisonne comme si ces gens étaient déjà nommés. La procédure régulière, présentation du rapport du sous-ministre, etc., devrait être suivie, puis les appointements pourraient être votés.

L'honorable M. FIELDING : En attendant, ils sont à l'ouvrage.

L'honorable M. PATERSON : Si l'honorable député d'Elgin-est (M. Ingram), qui discute la question au mérite, désire obtenir d'autres renseignements, je me ferai un plaisir de lui répondre.

M. INGRAM : Je n'étais pas très sûr de bien comprendre l'explication au sujet des trois commis de la seconde classe cadette. Si je ne me trompe, on a dit qu'ils étaient naguère dans le service extérieur et qu'ils ont depuis été employés dans le bureau de la statistique du département des Douanes. Je désire savoir où ils étaient employés avant de faire partie du bureau de la statistique ?

L'honorable M. PATERSON : Deux d'entre eux étaient à la douane de Toronto, et le troisième a été nommé au bureau de la statistique d'Ottawa, à l'époque de l'établissement de ce bureau.

M. INGRAM : A quelle époque ce bureau fut-il établi ?

L'honorable M. PATERSON : Il y a trois ou quatre ans.

M. INGRAM : Et depuis il a été commis temporaire ?

L'honorable M. PATERSON : Ils n'ont pas été tout ce temps dans le service intérieur ; ils étaient du service extérieur.

M. INGRAM : Commis temporaire dans le service extérieur ?

L'honorable M. PATERSON : Non, deux ont été nommés permanemment par décret du conseil.

M. INGRAM : Quels sont les noms des six autres, et où étaient-ils employés ?

L'honorable M. PATERSON : Ce sont Mlle B. F. Sixsmith, Mme Jolivet, Mlle B. L. Masson, Mlle J. G. Low, Mlle F. M. Burt et F. Lessard. Ce sont les six qu'on payait sur l'imprévu.

M. BLAIN : A partir de quelle date leur nomination au service extérieur va-t-elle compter ? Quels appointements ont-ils reçus et quelles augmentations doivent-ils recevoir ?

L'honorable M. PATERSON : Ils ont été nommés le 1er janvier 1904, aux appointements suivants : Mlle Sixsmith, $600 ; Mme Jolivet, $600 ; Mlle Masson, $600 ; Mlle Low, $600 ; Mlle Burt, $500, et F. Lessard, $500 ; soit en tout $3,400.

M. BLAIN : Ont-ils été payés de quelque partie de leurs appointements jusqu'ici, et dans l'affirmative, sur quel fonds ?

L'honorable M. PATERSON : Oui, ils ont été payés, aux termes, je pense, de la disposition de l'Acte du service civil votée l'année dernière.

M. FOWLER : S'est-il soulevé quelque difficulté à l'occasion du paiement de leurs appointements ?

L'honorable M. PATERSON : Oui, l'auditeur s'y est opposé, pour commencer, mais il les a payés depuis.

M. FOWLER : Le ministre voudra-t-il nous dire quelle raison l'auditeur avait de s'y opposer ?

L'honorable M. PATERSON : La question ne fut pas soulevée dans mon ministère, mais dans un autre ; et une fois la question réglée pour ce ministère, ils furent payés.

M. FOWLER : Ces personnes étaient employées dans le bureau du ministre, et on fit quelque difficulté, n'est-ce pas, pour les payer ?

L'honorable M. PATERSON : L'objection fut soulevée par rapport au ministère des Postes, et on en arriva à une décision pour ce ministère, aux termes de laquelle l'auditeur a consenti à payer ces personnes.

M. FOWLER : Leurs appointements ne leur furent pas plus payés qu'aux autres ?

L'honorable M. PATERSON : Nous les payâmes provisoirement pendant que la décision était en suspens. Nous les payâmes sur l'imprévu.

M. FOWLER : Mais vous les avez payés constamment sur l'imprévu, et c'est pour éviter de le faire à l'avenir que nous sommes invités à voter leurs appointements. Quelle était l'objection faite par l'auditeur général ?

L'honorable M. FIELDING : Il s'agissait, je pense, de savoir si l'on pouvait payer sur l'imprévu les appointements de ces commis qui avaient été transférés au service permanent.

M. SPROULE : N'est-ce pas plutôt ceci : ils avaient été commis temporaires, et on les rendait permanents ; et on se demandait si l'article 20 de l'acte modifié s'appliquerait dans leur cas ? Cet article dit, en effet, que les appointements ne seront pas payés, à moins qu'on ne se soit pleinement conformé à l'Acte du service civil à la fois pour faire la nomination et déterminer les appointements. Dans le rapport de l'auditeur général, je trouve la déclaration suivante du ministère des Postes :

> Nous recevons une lettre de M. J. L. McDougall, auditeur général, en date du 24 du courant, dans laquelle il nous fait observer que certains commis temporaires de notre département ont été nommés commis de troisième classe et que les bordereaux de paye supplémentaires pour le mois de décembre, couvrant les appointements desdits commis du 12 au 31 décembre ont été amendés par la radiation des noms de ceux ayant dépassé l'âge de 35 ans et de ceux qui n'ont pas subi l'examen d'aptitudes. L'auditeur général ajoute qu'avant d'autoriser le paiement des appointements de ces commis en qualité de commis de troisième classe, il aimerait à connaître l'interprétation de la clause contenue dans l'article 20 de l'Acte du service civil modifié la session dernière.

M. FOWLER : Il est étrange qu'un membre de la gauche doive venir à la rescousse du ministre et fournir l'explication qu'apparemment celui-ci n'est pas en mesure de fournir, malgré toute l'assistance qu'il reçoit de celui qui s'est constitué son second à ses côtés. C'est très aimable de la part de l'honorable député de Grey-est,—et le ministre lui en tiendra duement compte, j'espère, —d'expliquer cette question dont le ministre des Douanes n'a qu'une conception très nuageuse. A la suite de l'explication très claire fournie par l'honorable député de Grey-est, le ministre doit être convaincu que c'est bien là la véritable explication.

L'honorable M. PATERSON : Je puis assurer à l'honorable député qu'il était parfaitement oiseux de sa part d'indiquer à la Chambre l'étendue de ses connaissances en comparaison de celles du ministre. La députation, bien entendu, reconnaît pleinement la supériorité de mon honorable ami à cet égard. Mais c'était très aimable de sa part de donner un certificat de caractère à l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) ; à ce point de vue, ses observations ont de la valeur. Mais ce qu'il a dit à mon adresse n'était guère nécessaire. L'objection de l'auditeur général au paiement de certains appointements se trouva de nul effet, par suite de l'article 28 de la loi votée l'année dernière :

> Toutes les sommes d'argent votées par le parlement pour l'exercice qui prendra fin le trentième jour de juin 1904 et affectées au paiement des appointements et augmentations des appointements de personnes employées dans le service public, sont, si un employé est promu à une classe plus élevée, ou est transféré à une autre fonction dans le service public, ou acquiert droit à une augmentation d'appointements, sous l'empire du présent acte, utilisables pour le paiement des appointements de tel employé ainsi promu ou transféré, ou qui a ainsi acquis droit à une augmentation ou auquel a été accordée une augmentation d'appoin-

tements comme susdit ; dans le cours de l'exercice prenant fin le trentième jour de juin 1904 peuvent être payées à même le fonds du revenu consolidé du Canada telles sommes d'argent qui n'ont pas été votées par le parlement, mais qui sont nécessaires pour le paiement des appointements et augmentations d'appointements autorisés par le présent acte.

M. FOWLER : Je regrette que l'honorable ministre entrave la discussion de son budget de cette manière. Nous avons eu de la bouche de l'honorable député de Grey-est une explication des plus satisfaisantes. Nous voulons voter les crédits le plus rapidement possible, afin de ne pas prolonger la session, et je regrette que l'honorable ministre retarde la discussion en nous lisant ce que l'honorable député de Grey-est nous a déjà lu.

L'honorable M. PATERSON : Je prie l'honorable député de Grey-est de m'excuser. Je ne prêtais pas l'oreille dans le temps à ce qu'il lisait ; mais je suis heureux de savoir qu'il est de mon avis. Il est, en effet, malheureux que l'honorable député de Kings ait perdu son temps à écouter lire deux fois de suite le même article de la loi.

M. SPROULE : Ces crédits sont votés à condition que l'on se conforme à tous égards aux dispositions de l'acte, et l'auditeur général prétendait que la promotion n'était pas faite en conformité de ces dispositions.

L'honorable M. PATERSON : L'honorable député de Grey-est, j'en suis sûr, est parfaitement convaincu de la valeur de l'explication fournie par nous. Il ne prétendra pas, je pense, que le sous-ministre me recommanderait de faire une nouvelle nomination avant que le parlement eût voté les crédits nécessaires ; car, dans ce cas, ou bien l'auditeur aurait à sanctionner le paiement en l'absence d'un crédit à cet effet, ou bien l'employé serait tenu de donner ses services pour rien tant que le crédit ne serait pas voté.

M. BLAIN : Quelle augmentation d'appointements ces divers fonctionnaires reçoivent-ils en raison de ce vote ?

L'honorable M. PATERSON : Ils reçoivent l'augmentation statutaire de $50.

M. BLAIN : Ce que je désire connaître c'est le chiffre des appointements qu'ils vont recevoir dans leurs nouveaux emplois.

L'honorable M. PATERSON : Ils reçoivent les mêmes appointements que l'année dernière, plus l'augmentation statutaire.

M. BLAIN : J'observe que le nombre des commis dans le département, l'année dernière, était de 34, et qu'il sera de 45, cette année, ce qui fait une augmentation de 11.

M. PATERSON : L'augmentation n'est réellement pas de 11. Six de ces commis étaient dans le département en qualité de surnuméraires payés sur l'imprévu ; et nous ne demandons rien de ce chef, cette année. Il n'y en a donc que cinq de plus.

M. BLAIN : Alors, l'honorable ministre augmente de cinq le nombre de ses employés ?

M. PATERSON : Nous avons l'intention de nommer trois employés du service extérieur commis de la seconde classe cadette, et nous créons deux nominations de commis de troisième classe.

M. BLAIN : Combien son département comprenait-il de commis quand l'honorable ministre en fut chargé ?

L'honorable M. PATERSON : Je pense qu'il y en avait 29 de permanents, mais je ne sais pas combien il y en avait de surnuméraires.

M. BLAIN : L'honorable ministre voudra-t-il nous en fournir un état ?

L'honorable M. PATERSON : Oui. Je pense qu'il y en avait 29 de permanents ; et à peu près le même nombre de temporaires que nous avons aujourd'hui.

M. BLAIN : Combien en avez-vous de permanents aujourd'hui ?

L'honorable M. PATERSON : Il y en a 31 sur la liste. Il y en avait 33 ; mais il en est mort un, et M. Code a été transféré du département des Douanes à celui du Commerce. Bien entendu, ils ont été remplacés. Ainsi, M. Code, qui était commis de première classe et aide-comptable, a été remplacé au département des Douanes par M. Frost, qui le suivait en grade.

M. BLAIN : Dois-je comprendre que le nombre des commis permanents quand l'honorable ministre arriva au département était de 29, et qu'il est aujourd'hui de 31 ?

L'honorable M. PATERSON : Le nombre en est aujourd'hui de 34. Quand j'ai dit 29 il y a un instant, c'était sauf erreur.

M. BLAIN : Combien le département comprenait-il de commis surnuméraires quand l'honorable ministre arriva au département, et combien en comprend-il aujourd'hui ?

L'honorable M. PATERSON : Je ne saurais dire.

M. BLAIN : L'honorable ministre peut-il dire combien il y en a aujourd'hui ?

L'honorable M. PATERSON : Il y en a six. Mais il n'y en aura plus si la Chambre vote les crédits tels qu'ils sont, car les surnuméraires deviendront permanents. Ils forment partie de ce nombre de 34.

M. BLAIN : L'honorable ministre voudra-t-il produire un état du nombre des commis permanents aujourd'hui et à son arrivée ?

M. INGRAM : Et ajouter aussi le nombre des commis surnuméraires ? Il n'aura plus dorénavant, si je ne me trompe, de commis temporaires ?

L'honorable M. PATERSON : Ces honorables députés désirent connaître, n'est-ce pas, le nombre des commis permanents et le nombre de commis surnuméraires dans le département, à la date de mon arrivée, et actuellement ? Je fournirai ces chiffres.

M. SPROULE : Je désire appeler l'attention sur une question qu'on m'a signalée. Le ministre des Finances, qui est ici présent, saura peut-être répondre à ma question. Aux termes d el'amendement de l'Acte du service civil voté l'an dernier, et sanctionné le 24 octobre, les augmentations statutaires devaient être données à partir du 1er janvier dernier. Lors de la dernière session, les sommes nécessaires avaient été votées en vue de solder ces augmentations pour l'année courante, de janvier 1904 à janvier 1905. Il y avait déjà $25 de votés pour la fin de l'exercice financier 1904-05, c'est-à-dire pour les six mois expirant le 30 juin 1904 ; et il ne fut nécessaire de faire voter les fonds que pour les derniers six mois de l'année courante. Mais il paraîtrait que, dans le département des Chemins de fer et Canaux, les commis vont recevoir $50 pour l'exercice financier ; de sorte qu'en tout pour les dix-huit mois, ils recevraient $100. Ainsi, il en est qui reçoivent plus qu'ils ne devraient recevoir de ce chef, ou bien il en est qui reçoivent moins. On m'informe que le ministre des Finances sauraient probablement ce qui s'est fait.

L'honorable M. FIELDING : Je ne me souviens pas qu'il se soit soulevé d'objection à ce sujet ; et je n'aimerais pas à répondre sans avoir eu l'occasion d'examiner la question un peu plus attentivement.

M. SPROULE : On m'affirme que c'est le cas. J'ai cité l'exemple du département des Chemins de fer ; mais il est probable que d'autres départements se trouvent dans le même cas, bien que tous ne le soient pas. Il semblerait donc que tous ne sont pas traités de la même manière.

L'honorable M. FIELDING : Je m'enquerrai de nouveau. Notre intention était d'appliquer la règle également à tous, sans distinction.

M. BLAIN : J'aimerais à savoir quelles sont les sommes qui ont été payées aux compagnies de garantie par les fonctionnaires du département des Douanes ?

L'honorable M. PATERSON : L'honorable député désire que je lui fournisse un état à ce sujet ?

M. BLAIN : Oui, un état des sommes payées l'année dernière aux compagnies de garantie, et des pertes, s'il en est, que l'Etat a subies.

L'honorable M. PATERSON : Je fournirai cet état avec plaisir.

M. SPROULE : Est-ce l'habitude de payer les primes sur ces garanties pour le compte des employés ?

L'honorable M. PATERSON : Nous les payons, mais le montant en est prélevé sur les appointements.

M. SPROULE : Dans tous les cas et dans tous les départements ?

L'honorable M. PATERSON : Il en est ainsi dans mon département ; mais je ne saurais dire s'il en est ainsi dans tous. Il est possible qu'on suive une pratique différente dans le département des Postes.

M. INGRAM : Le ministre des Finances a-t-il dit que la pratique était la même dans tous les départements ?

L'honorable M. FIELDING : Le département des Postes, si je ne me trompe, est régi par un acte spécial ; mais je ne suis pas très renseigné quant à son mode d'application, et je ne saurais trop dire si le montant des primes est prélevé sur les appointements, ou non. L'Acte du département des Postes est différent des autres, et je n'aimerais pas à répondre catégoriquement sans m'être renseigné.

M. BARKER : Une fois ou deux, on a posé la question au sujet de ces commis de la seconde classe cadette, et je n'ai pas entendu la réponse. Où sont ces trois nouveaux commis de la seconde classe cadette ?

L'honorable M. PATERSON : L'un d'eux est employé dans la bureau du comptable, un dans le bureau de contrôle et l'autre à la correspondance.

M. BARKER : Mais sont-ils commis de la seconde classe cadette ?

L'honorable M. PATERSON : Il n'y a pas de commis de la seconde classe cadette dans le service extérieur.

M. BARKER : Alors, ils ne sont pas commis de la seconde classe cadette ?

L'honorable M. PATERSON : Non.

M. SPROULE : Sommes-nous à délibérer le crédit tout entier ? Le député d'Hamilton a demandé s'ils étaient commis de la seconde classe cadette. . . .

L'honorable M. PATERSON : Ils n'ont pas encore été nommés au service intérieur. Mais l'honorable député observera que je demande l'autorisation de créer trois nouveaux emplois de commis de la seconde classe cadette. Quand le parlement aura voté les fonds, ils deviendront commis de la seconde classe cadette. Aujourd'hui, ils sont commis dans le service extérieur, mais employés temporairement dans le service intérieur.

M. SPROULE : Je ne vois pas que voter le crédit soit la même chose que créer la fonction. L'existence du crédit n'est qu'une des conditions posées par le statut.

L'honorable M. PATERSON : Oui, c'est la condition préliminaire.

M. INGRAM : Quant à cette allocation de $600 pour le secrétaire particulier, si je ne me trompe, un des fonctionnaires du département remplissait cette fonction en même temps qu'une autre. L'honorable ministre voudra-t-il nous donner quelques détails à ce sujet ?

L'honorable M. PATERSON : Oui, M. Bain, mon secrétaire particulier, a été créé aide commissaire ; mais il ne retire aucune partie de l'allocation de secrétaire. Ses appointements sont de $2,800. Dans mon bureau, j'emploie deux sténographes. On m'informe que l'un d'eux reçoit un supplément de $150, et l'autre un supplément de $100. L'honorable député devra observer qu'ils sont retenus très tard au bureau, parfois jusqu'à six heures ou même plus tard.

M. INGRAM : Quelles sont les fonctions spéciales de l'aide-commissaire, en a-t-il d'autres que celles de secrétaire ?

L'honorable M. PATERSON : Il assiste le commissaire. Quand celui-ci est absent, il le remplace et exécute le travail qui lui est assigné.

M. INGRAM : Alors, les fonctions de l'aide-commissaire seraient parfois les mêmes que celles du commissaire ?

L'honorable M. PATERSON : Quand le commissaire est absent.

M. INGRAM : Lorsque le commissaire est occupé, et que l'aide-commissaire est en mesure de le remplacer, je suppose qu'on s'adresse à lui dans ce but ?

L'honorable M. PATERSON : Oui.

M. INGRAM : Est-il d'autres fonctions à la connaissance de l'honorable ministre que l'aide-commissaire remplit actuellement et qui n'ont aucun rapport à sa charge d'aide-commissaire ? Est-il à la connaissance de l'honorable ministre que M. Bain remplit d'autres fonctions que celles d'aide-commissaire et de secrétaire particulier ?

L'honorable M. PATERSON : Non.

M. INGRAM : L'honorable ministre n'a jamais entendu dire qu'il remplissait d'autres fonctions tout en travaillant au ministère ?

L'honorable M. PATERSON : Je ne sais trop ce que l'honorable député veut dire.

M. INGRAM : L'aide-commissaire est un homme à tournure d'esprit littéraire, n'est-ce pas ?

L'honorable M. PATERSON : Oui.

M. INGRAM : Par exemple, lui arrive-t-il de préparer des brochures politiques ? Je pose nettement cette question ; car, s'il a été nommé aide-commissaire et s'il remplit d'autres fonctions que celles pour lesquelles le parlement lui vote ses appointements, il commet une faute. S'il veut se consacrer à la rédaction de pamphlets politiques, il ferait mieux de démissionner et de s'engager dans la mêlée comme nous tous. C'est pousser les choses beaucoup trop loin. Si le jeune homme se rend coupable de cette faute—car je prétends que la pratique est condamnable, —je dirai que, payé comme il est sur les fonds publics, il n'a pas le droit de se livrer à cette besogne tant qu'il occupe la position d'aide-commissaire. Je ne fais que signaler le fait à l'attention de l'honorable ministre, et le prier, si c'est le cas, de faire cesser cette pratique.

L'honorable M. PATERSON : L'honorable député demande-t-il si, pendant que M. Bain exerce ses fonctions, pendant les heures de bureau, il s'occupe à d'autres travaux ?

M. INGRAM : Non ; je dis qu'il est employé public et qu'il retire de forts appointements pour remplir ses fonctions au ministère des Douanes. Il est payé par le pays, et nulle partie de son temps ne devrait être consacrée à la préparation de publications électorales. S'il veut faire cette besogne, il devrait commencer par démissionner et se jeter dans l'arène politique comme nous tous. Il n'a pas plus qu'aucun autre employé public le droit de faire cette besogne politique tout en émargeant au budget de l'Etat.

M. CLANCY : Le ministre des Douanes ne paraît guère s'émouvoir de cette déclaration déconcertante ; il ne se donne pas même la peine de sourire ironiquement. Nous avons pourtant le droit de savoir de lui s'il y a un employé public retirant $2,800 d'appointements qui se livre à cette besogne soit pendant ou entre les heures de bureau. S'il lui est possible de remplir les fonctions d'aide-commissaire et de secrétaire particulier du ministre, et à temps perdu de rédiger des pamphlets politiques pour le parti libéral, alors l'affaire est très grave. Nous devrions avoir une déclaration catégorique du ministre sur ce point. Nous avons des renseignements très précis à cet égard, et nous aimerions à savoir du ministre s'il est à sa connaissance qu'un tel état de choses existe. Il admettra, j'en suis sûr, qu'il serait inconvenant de permettre à aucun employé de l'administration de s'adonner directement ou indirectement à un travail de cette nature. Le ministre lui-même, j'en ai la certitude, ne voudrait pas le défendre s'il s'était livré à ce travail pendant les heures de bureau, ou pendant qu'il exerçait ses fonctions, ou pendant les heures qu'il est tenu de donner à sa besogne de secrétaire ou d'aide-commissaire. Je prierai l'honorable ministre de nous dire nettement s'il voit une différence entre cette position et celle de l'employé public qui s'en va défendre la politique du parti libéral sur les tréteaux publics ? C'est là le privilège de tout homme en ce pays qui n'est pas par quelque raison empêché de le faire. Le comité, sans doute, est impatient d'entendre l'explication que l'honorable ministre va nous offrir de cette affaire.

L'honorable M. PATERSON : Si l'honorable député me demande quelles sont les fonc-

tions de M. Bain, et comment il s'en acquitte, je lui dirai qu'à mon avis il est un employé des plus utiles, qu'il accomplit son devoir, tout son devoir, envers son pays. Je ne sache pas qu'il y ait en ce pays d'employé plus utile que lui, plus fidèle à son devoir, plus courtois et plus zélé. Quant à ce qu'il peut faire entre les heures de bureau, je n'en sais rien ; mais je serais fort surpris d'apprendre qu'il négligeât aucun de ses devoirs qui lui sont imposés par sa charge, ou qui relèvent de sa fonction. Je puis l'assurer. Il aura connaissance, sans doute, des attaques dirigées contre lui, et jugera peut-être à propos d'y répondre. Je pourrai alors lui demander s'il a négligé ses devoirs d'aucune manière. Mais ce n'est pas de cela qu'on l'accuse.

M. CLANCY : Je m'attendais à une tout autre réponse de la part de l'honorable ministre. Personne n'a accusé M. Bain de négliger les devoirs de sa charge. Ce que je demande à l'honorable ministre de nous dire, c'est s'il est à sa connaissance qu'un employé civil, son secrétaire particulier et aide-commissaire des Douanes, a rédigé des pamphlets pour le parti libéral depuis qu'il occupe cette position. J'ai été un peu abasourdi d'entendre l'honorable ministre dire que l'employé public qui est sous le coup de cette accusation verrait le compte rendu de la séance et probablement y prêterait attention. Je pense que c'est au ministre des Douanes à y prêter attention.

M. FOWLER : Il l'a dit pour l'effrayer.

M. CLANCY : L'honorable ministre sait que je suis facilement intimidé ; mais il faudrait quelque chose de bien plus fort que cela pour m'effrayer.

M. FOWLER : L'honorable ministre des Douanes a-t-il quelque connaissance directe ou indirecte que M. Bain, son secrétaire particulier et aide-commissaire des Douanes, dont les appointements sont de $2,800 par année, se soit en aucun temps pendant qu'il occupait cette position, ou depuis qu'il est devenu employé public, occupé à écrire des pamphlets d'élection pour le parti libéral ?

L'honorable M. PATERSON : En parlant comme je l'ai fait je ne songeais nullement à menacer qui que ce soit. Ce que j'avais à l'esprit, c'est qu'il remarquerait les attaques dirigées contre lui par ces messieurs et probablement m'en parlerait, me dirait ce qu'il avait pu faire à cet égard.

M. FOWLER : Il est renversant d'entendre l'honorable ministre nous dire que probablement cet homme lui parlerait de l'affaire. L'honorable ministre ne reconnaît donc pas qu'il est de son devoir de parler à l'employé public qui est sous le coup d'une pareille accusation ? Si cet employé s'est conduit comme on le dit, n'a-t-il pas par le fait même enfreint toutes les règles de la convenance en matière d'administration? Il reçoit $2,800 par année d'appointements prélevés sur la caisse publique et il emploie son temps—que ce soit durant les heures de bureau ou non, peu importe,—à écrire des pamphlets politiques pour le parti libéral et le gouvernement. Quelle différence y a-t-il entre la conduite de ce particulier et celle d'aucun autre employé qui irait faire des discours politiques sur les tréteaux publics ? Quelle différence y a-t-il entre la conduite de ce fonctionnaire et celle d'aucun autre employé faisant de la propagande électorale ? Je suis surpris de l'attitude que prend l'honorable ministre ; je suis surpris qu'il n'ait pas jugé de son devoir de déclarer : Je vais m'enquérir soigneusement de cette affaire, et si je constate qu'il y a le moindre fondement aux accusations ainsi portées, si je m'aperçois que cet employé s'est rendu coupable d'aucune des manœuvres qu'on lui reproche, je verrai à ce qu'il soit renvoyé sur-le-champ du service qu'il a déshonoré.

Je ne sais ce qui ressort des paroles de l'honorable député, si ce n'est une sorte de menace à l'adresse de l'honorable député qui a soulevé la question et qui devra se garder des coups que la plume habile de cette personne pourrait lui porter dans les journaux.

M. COWAN : Ah !

M. FOWLER : N'est-ce pas l'honorable député d'Essex-sud——

M. COWAN : Oui.

M. FOWLER—qui vient de faire entendre cette note mélodieuse ? Je conçois l'effet qu'une telle remarque est susceptible de produire chez mon honorable ami. Inutile de compter sur son esprit de justice tant que le gouvernement pourra tirer quelque avantage de ce que cet employé manque à son devoir, mais si les rôles étaient renversés, nul plus que lui ne manifesterait autant de vertueuse indignation ; on pourrait l'entendre crier de la rue Queen. Le ministre devrait se rendre compte du devoir qui lui incombe dans la circonstance et laver la tête à cet employé. Ce dernier, dit-il, lui parlera vraisemblablement de l'affaire demain, lorsqu'il aura pris connaissance des déclarations de mon honorable ami de Bothwell (M. Clancy). Cela m'étonne vraiment. Ces messieurs du gouvernement ont dépensé des milliers et des milliers de dollars pour instituer des commissions qu'ils ont fait promener par tout le pays dans le but de leur faire découvrir si tel ou tel fonctionnaire n'avait pas eu la faiblesse de s'immiscer à la politique, et cependant l'honorable ministre est incapable de nous dire au juste quelles fonctions remplit dans son ministère son propre secrétaire particulier qu'il a fait élever au poste de sous-commissaire des Douanes, et qui touche des appointements de $2,800 par année. En l'absence du commissaire, nous dit le ministre, cet employé le remplace. J'ignore quelles raisons peuvent obliger le commissaire de s'absenter.

J'imagine qu'à part ses vacances il est constamment à son poste. Il y a des inspecteurs chargés de surveiller les bureaux. Ce n'est pas au commissaire qu'il appartient d'aller faire la visite de tous les bureaux du Canada. Son devoir lui impose l'obligation de rester ici, et je ne crains pas d'affirmer que, le temps de ses vacances excepté, il reste constamment ici. Cependant, cet employé reçoit $2,800 par année. Le parti libéral est assurément en situation de prélever un fonds électoral qui lui permette de faire rédiger sa littérature électorale par quelque écrivain mercenaire sans qu'il lui faille recourir à la caisse publique, en prétextant que ce valet occupe une charge publique.

Après réflexion, j'en suis sûr, l'honorable ministre jugera la question autrement ; la question lui apparaîtra en meilleure lumière lorsqu'il aura écarté le voile politique qui l'empêche de vien voir. Si ce jeune homme n'est pas coupable, on le laissera en paix, mais s'il est coupable, on est tenu de lui infliger une punition sévère. S'il eût été conservateur, on l'aurait congédié. S'il a vraiment commis la faute dont il est accusé, il mérite qu'on le destitue.

L'honorable M. PATERSON : Il n'est que juste, mon honorable ami en convient, que je lui demande.

M. FOWLER : L'honorable ministre n'a pas dit qu'il allait le lui demander, mais que le jeune homme allait vraisemblablement lui en parler.

L'honorable M. PATERSON : Il est probable qu'il m'en parlera ; s'il n'en fait rien j'aborderai moi-même le sujet.

M. FOWLER : Si le ministre veut promettre au comité qu'il s'occupera de cette affaire et recherchera si l'accusation est fondée, je n'ai plus rien à dire. Il me donnera pleine satisfaction en promettant cela et en voyant à ce que ce jeune homme soit puni s'il est trouvé coupable de l'offense dont on l'accuse.

M. CLANCY : Je vais être obligé d'exiger une réponse de l'honorable ministre. Comme le député de King l'a quelque peu distrait, je lui demanderai de nouveau s'il est venu à sa connaissance, directement ou indirectement, que M. John Bain, secrétaire particulier et sous-commissaire des Douanes, s'est occupé de la rédaction de la littérature électorale du parti libéral depuis l'époque de son entrée dans le service public, le 6 août 1896.

L'honorable M. PATERSON : Je vais lui en parler.

M. CLANCY : Je n'ai pas demandé au ministre de lui en parler. Je ne me suis peut-être pas exprimé assez clairement. J'ai demandé à l'honorable ministre s'il est venu à sa connaissance, directement ou indirectement, que M. Bain s'est occupé de la rédaction de la littérature électorale du parti libéral. C'est de cela qu'il s'agit, et non de ce que le ministre demandera à son employé.

L'honorable M. PATERSON : Qu'entend l'honorable député par littérature électorale ?

M. CLANCY : Pour être plus précis, je dirai que les " indicateurs Nos 1, 2 et 3," par exemple, doivent être considérés comme littérature électorale. Certaines gens attribuent ces pages à un personnage fameux portant le nom de Farrer. On m'a affirmé, et nullement sous le sceau du secret—le bruit, du reste, en courait dans les couloirs de la Chambre—que les " indicateurs " 1, 2 et 3 sont dus à la plume de ce jeune homme. L'honorable ministre doit savoir maintenant ce que l'on entend par littérature électorale.

L'honorable M. PATERSON : Je ne me rappelle pas bien ce que sont ces " indicateurs " 1, 2 et 3.

M. HENDERSON : Si le ministre découvre que ces documents sont l'œuvre de son employé et appartiennent à proprement parler au gouvernement, voudra-t-il avoir l'obligeance de les déposer sur le bureau de la Chambre afin que nous en puissions prendre connaissance ?

M. CLANCY : L'attitude que prend l'honorable ministre me paraît tout à fait extraordinaire ; il n'ose pas dire franchement qu'il n'a pas eu connaissance, ni de près ni de loin, que son secrétaire particulier s'est occupé de faire de la littérature électorale ou de rédiger d'autres écrits pour le compte du parti libéral. Je ne m'attarderai pas à ergoter sur ce que l'on peut entendre par littérature électorale ; je demande seulement si ces écrits avaient été rédigés dans l'intérêt et pour l'usage du parti libéral. L'honorable ministre est tenu, sous peine de laisser de graves soupçons peser sur lui, de répondre d'une manière satisfaisante, car il est responsable du travail et de la conduite de tous les employés de son ministère. Le comité, la Chambre et le pays ont droit à une réponse.

L'honorable M. PATERSON : J'ai répondu.

M. CLANCY : Non pas. L'honorable ministre refuse-t-il de répondre ?

L'honorable M. PATERSON : J'ai répondu ; j'ai dit que je parlerais de cela au sous-commissaire.

M. FOWLER : Savez-vous——

M. CLANCY : L'honorable ministre a-t-il eu connaissance de l'affaire qui nous occupe en ce moment ?

L'honorable M. PATERSON : Je voudrais savoir ce que vous entendez par littérature électorale.

M. CLANCY : Est-il à la connaissance de l'honorable ministre que M. Bain ait rédigé

certains écrits dans l'intérêt et pour l'usage du parti libéral ?

L'honorable M. PATERSON : Sais-je quoi ?

M. CLANCY : Que M. Bain a rédigé certains écrits dans l'intérêt et pour l'usage du parti libéral ?

L'honorable M. PATERSON : Je sais que M. Bain a préparé des tableaux pour mon propre usage.

M. CLANCY : Ce sont là des détours indignes d'un ministre de la Couronne. Nous avons droit à une réponse plus satisfaisante que celle-là. L'honorable ministre n'ose pas nier. Il est bien connu à Ottawa que M. Bain s'est chargé de la rédaction de certains documents électoraux pour le compte du parti libéral qui s'en sert, et ce fait, le ministre ne l'ignore pas.

M. FOWLER : C'est lui qui a fait exécuter cette besogne-là.

M. CLANCY : Je ne dirai pas que ces écrits ont été rédigés sur ses ordres, mais qu'il en a eu connaissance. Le silence que garde l'honorable ministre signifie pour moi qu'il en a eu connaissance et que, n'ayant pas destitué cet employé, il l'a incité à manquer à son devoir, se rendant ainsi aussi coupable que son subalterne.

M. FOWLER : Je vais plus loin ; pour moi, ce jeune homme ne fait pas seulement cette besogne à la connaissance du ministre, il la fait aussi d'après ses ordres.

L'honorable M. PATERSON : Je le nie. Qu'entendez-vous par " d'après ses ordres " ?

M. FOWLER : Sous votre direction. Je dis que cette besogne se fait sous votre direction.

L'honorable M. PATERSON : Quelle besogne ?

M. FOWLER : La préparation de cette litérature électorale.

L'honorable M. PATERSON : Des " indicateurs 1, 2 et 3 " ?

M. FOWLER : Des écrits électoraux rédigés par votre sous-commissaire. Direz-vous qu'ils n'ont pas été rédigés d'après vos ordres ? Le ministre s'enfonce dans son fauteuil au lieu de nier que cette besogne est faite par un de ses employés, à sa connaissance et d'après ses ordres. Il vaut mieux, je crois, que nous en restions là.

M. BLAIN : Je remarque ici l'item suivant :

Pour un secrétaire particulier, $600.

Il y a en outre un item de $2,800 pour le sous-commissaire. Si j'ai bien compris, le ministre a dit que les $2,800 couvrent les appointements du secrétaire particulier et ceux du sous-commissaire. Dans ce cas, pourquoi le ministre nous demande-t-il de voter un crédit de $600 destiné à payer les appointements d'un secrétaire particulier ?

L'honorable M. PATERSON : On continue d'inscrire ce crédit afin, comme je l'ai déjà dit, que nous puissions augmenter le chiffre des appointements des sténographes et des dactylographes de mon ministère. A l'une nous donnons $150, et $100 à l'autre ; ces sommes sont prises à même ce crédit-là.

M. BLAIN : Le ministre n'estime-t-il pas qu'il serait plus régulier que le comité votât le crédit pour les fins auxquelles il doit servir, au lieu de le voter à titre d'appointements d'un secrétaire particulier lorsque, de l'aveu même de mon honorable ami, ce n'est pas du tout à cela qu'il doit servir ? Ce système-là peut faire naître bien des erreurs. Je veux croire, comme le dit le ministre, que ces $600 ne servent pas du tout à payer un secrétaire particulier et que les appointements de ce secrétaire sont compris dans la somme de $2,800, qui pourvoit à la rétribution des deux emplois.

L'honorable M. PATERSON : Ces demoiselles font de la sténographie et de la dactylographie, et comme elles sont aussi chargées de faire ma correspondance, il est juste de les considérer commes mes secrétaires particulières. Elles sont employées dans mon propre cabinet.

M. BLAIN : Elles ne sont pas secrétaires de l'honorable ministre, puisqu'il a déjà déclaré que le sous-commissaire est aussi son secrétaire particulier.

L'honorable M. PATERSON : Elles ont charge des écritures.

M. BLAIN : Spécifions alors que le crédit est destiné à payer des copistes. Pourquoi le ministre ne dit-il pas que ces $600 sont destinés à des sténographes de son ministère plutôt qu'à un secrétaire particulier ?

L'honorable M. PATERSON : Je ne m'y oppose pas, bien qu'il soit d'usage de voter à chaque ministre un crédit de $600 pour pourvoir au paiement d'un secrétaire particulier. Ce crédit, on ne le dépense pas entièrement dans l'année.

M. BLAIN : Quelles sont les fonctions du secrétaire particulier ? Est-il tenu de faire de la littérature électorale ?

L'honorable M. PATERSON : Non, assurément.

M. BLAIN : C'est ce que le comité veut savoir.

L'honorable M. PATERSON : Si vous saviez tout le travail que doit faire mon secrétaire particulier en sa qualité de sous-commissaire, vous conviendriez volontiers que sa besogne est suffisante et qu'il gagne amplement les appointements que nous lui servons. Lorsqu'il fut nommé sous-commissaire, je ne demandai pas la nomination d'un autre secrétaire particulier ; il conti-

nue de remplir ses anciennes fonctions avec l'aide de ces deux dames.

M. BLAIN : Il ne s'agit pas de savoir si le secrétaire remplit ou ne remplit pas son devoir ; je demande au ministre pourquoi le présent crédit n'est pas inscrit comme pourvoyant au paiement des sténographes de son cabinet quand c'est à cela qu'il servira, au lieu de figurer comme étant destiné à la rétribution d'un secrétaire, quand ce n'est pas cela du tout.

L'honorable M. PATERSON : Je ne vois rien d'irrégulier à ce que le crédit soit voté tel quel, attendu qu'il doit servir à payer les copistes du secrétaire particulier du ministre. On a continué d'inscrire le crédit, et l'on pourrait l'utiliser au cas où un autre secrétaire serait nommé ; si cela arrivait, il ne serait plus possible d'en distraire la moindre partie en faveur des personnes chargées des écritures, et on estime que ces personnes, étant donné le travail supplémentaire qu'elles ont à faire, ont droit à l'augmentation d'appointements que nous leur accordons à même ce crédit et de la manière que je signalais à l'honorable député il y a un instant.

M. BLAIN : Quelles sont les personnes qui reçoivent cet argent ?

L'honorable M. PATERSON : Mademoiselle Dawes et mademoiselle Cram.

M. BLAIN : Quels sont leurs appointements ?

L'honorable M. PATERSON : Ceux de mademoiselle Dawes sont de $800, et ceux de mademoiselle Cram de $450.

M. COCHRANE : D'où vient cette différence ?

L'honorable M. PATERSON : De plus longs états de service.

M. BLAIN : Ces $600 ne suffisent pas au paiement des appointements de ces personnes.

L'honorable M. PATERSON : On ajoute cette somme au chiffre de leurs appointements.

M. BLAIN : Que le ministre paye au secrétaire particulier des sommes votées pour d'autres fins, je ne m'en plaindrai pas. Quels sont les devoirs du sous-commissaire ? Lorsqu'on créa cette nouvelle charge, le ministre, si je ne me trompe, a dit que le sous-commissaire serait tenu de voyager par tout le pays et de faire la visite de certains bureaux de douane. Cela fait-il toujours partie de ses attributions ?

L'honorable M. PATERSON : Ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai déclaré qu'il était à souhaiter que le commissaire pût, à certaines époques, aller faire la visite des grands ports douaniers. Cette innovation me paraissait devoir produire un heureux effet sur la besogne de mon ministère. Lorsque le commissaire s'absente,—et il s'est absenté assez souvent,—le sous-commissaire le remplace. Lorsqu'il est ici, le commissaire a beaucoup à faire, et le sous-commissaire partage la besogne avec lui. Ils ont tous deux autant de travail qu'ils en peuvent faire.

M. COCHRANE : Quelle sorte de travail ?

L'honorable M. PATERSON : Je ne saurais dire, mais l'honorable député doit bien se l'imaginer.

M. COCHRANE : Le ministre lui-même n'a guère l'air de savoir au juste ce qu'ils ont à faire. De quoi s'agit-il, en définitive ? Voici un item de $2,800 destiné à payer les appointements d'une personne à la fois secrétaire du ministre et sous-commissaire des Douanes ; on demande quelles sont les fonctions de cette personne, et le ministre répond qu'elle est obligée de se déplacer de temps à autre.

L'honorable M. PATERSON : Non pas.

M. COCHRANE : A quoi bon hocher la tête ? C'est ce que vous avez dit ; nous vous avons demandé ce qu'il fait ici, et vous avez répondu qu'il est fort occupé.

L'honorable M. PATERSON : Voici ce que j'ai dit——

M. COCHRANE : Je sais bien ce que vous avez dit.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : A l'ordre ! Un seul à la fois.

M. COCHRANE : A qui parlez-vous ? M. le président, lorsque vous siégiez dans les rangs de l'opposition——

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Ce n'est pas l honorable député que je rappelais à l'ordre. J'ai voulu rétablir l'ordre, parce que deux membres de la Chambre portaient la parole en même temps.

M. COCHRANE : Je sais ce que veulent dire les regards que vous tournez de tous côtés. De quoi s'agit-il ? On nous trompe au moyen de ces sortes de crédits. Le ministre fait montre de mauvaise foi en demandant un crédit destiné à son secrétaire particulier, quand on sait fort bien que telle n'est pas sa destination. Il sait très bien que son secrétaire particulier fait de la littérature électorale pour le compte du parti libéral. Les ministres ne dédaignent pas de dire à leurs employés d'aller voter selon les dictées de leur conscience, et lorsque ces malheureux ne votent pas au gré de leurs maîtres, ceux-ci s'abaissent très souvent jusqu'au point de les destituer. Nous votons $2,800 afin de permettre au secrétaire particulier du ministre de faire de la littérature électorale, et quand nous demandons quel usage on fera de ce crédit de $600 destiné au secrétaire particulier, le ministre répond qu'il servira à payer les services de certaines dames pendant que le secrétaire s'occupera de littéra-

ture électorale. Si l'honorable ministre se rappelait l'attitude qu'il observait à l'époque où il faisait partie de l'opposition, il rougirait au lieu de sourire.

Une VOIX : Il n'est pas susceptible de rougir.

M. COCHRANE : Non ; comme ses collègues, il a trop de toupet pour cela. Ces messieurs n'ont respecté aucun des principes qu'ils prônaient lorsqu'ils n'étaient pas au pouvoir. Aujourd'hui, le ministre nous trompe en nous demandant de voter un crédit destiné à payer un secrétaire particulier, quand il doit le faire servir à d'autres fins ; il retient les services de ces dames pour faire le travail du secrétaire particulier pendant que ce dernier s'occupe à faire de la littérature électorale. Quelle partie de ce crédit de $600 reçoit la demoiselle dont les appointements sont de $800 ? Pouvez-vous me le dire ?

L'honorable M. BRODEUR : A l'ordre ! Adressez-vous au président.

M. COCHRANE : Je voudrais bien avoir le rapport de l'auditeur général sous les yeux pour vous rappeler tout ce que vous avez fait payer au pays en frais de voitures et en dîners. Le ministre peut-il me dire quelle partie de ce crédit de $600 reçoit la demoiselle dont les appointements sont de $800 ?

L'honorable M. PATERSON : L'honorable député a parfaitement droit de me poser cette question, mais il ne lui est pas permis d'injurier le président, pas plus que d'attaquer ou d'injurier mon collègue. On peut poser une question en termes polis comme on peut aussi y répondre poliment. J'ai déjà répondu deux fois à cette question. Mademoiselle Dawes reçoit $150 en plus de ses appointements, et mademoiselle Cram, $100 ; et ces sommes sont prises à même le crédit de $600. J'aurais pu me prévaloir du crédit de $600 voté l'an dernier pour nommer un autre secrétaire, mais j'ai préféré ne pas le faire, estimant qu'il valait mieux que M. Bain continuât de remplir auprès de moi, dans la mesure que je croirais nécessaire, ses fonctions de secrétaire particulier, tout en soulageant le commissaire d'une partie de son travail. Nous avons atteint ce but. Mais si, au cours du présent exercice, on jugeait nécessaire de nommer un secrétaire particulier, il ne serait plus possible de puiser à même ce crédit pour augmenter le chiffre des appointements de ces demoiselles. Voilà la raison d'être de ce crédit. Nous ne l'avons inscrit ni dans le but de tromper qui que ce soit, ni avec l'intention de payer à M. Bain plus que ses appointements de $2,800.

M. BLAIN : Le ministre nous a dit ce qu'il fait de $250 qu'il prend à même ce crédit. Qu'entend-il faire du reste ?

L'honorable M. PATERSON : Le laisser là, tout simplement.

M. INGRAM : Etant donné l'attitude du ministre des Douanes à l'endroit du sous-commissaire, je propose que le crédit soit réduit de $2,800, soit du chiffre des appointements du sous-commissaire. A mon titre de membre de l'opposition et du parti conservateur du Canada, je m'oppose à ce qu'on fasse de la littérature électorale aux dépens de la caisse publique. Je propose donc :

Que le crédit de $67,160 soit diminué de $2,800, c'est-à-dire du chiffre des appointements du sous-commissaire des douanes.

La motion est rejetée par 23 voix contre 13.

M. INGRAM : Je félicite la droite d'avoir démontré encore une fois qu'elle est en contradiction avec l'attitude à laquelle elle s'en tenait avant 1896. A cette époque, nos adversaires nous faisaient reproche de permettre à des employés de l'Etat de prendre part aux luttes politiques, et s'engageaient à changer cet état de choses à leur arrivée au pouvoir. Nous avons cependant ce soir une nouvelle preuve que ces messieurs sont toujours prêts à faire le contraire de ce qu'ils ont promis, pourvu que cela fasse leur affaire.

M. TAYLOR : L'honorable ministre nous a dit l'usage qu'il fera de $250 qu'il prendra à même ce crédit. Pourquoi demande-t-il $600 quand il n'en doit dépenser que $250 ?

L'honorable M. PATERSON: Je demande cette somme pour le cas où il deviendrait nécessaire de donner un adjoint à M. Bain.

M. TAYLOR : L'honorable ministre entend nommer une ou deux autres personnes qui auront mission de distribuer des écrits électoraux. Il ne peut pas dire qu'il lui faudra un nouveau secrétaire, mais il nous demande néanmoins de voter ce crédit et promet que s'il ne l'épuise pas entièrement, ce qui en restera sera frappé de caducité. Il doit bien savoir que l'opposition ne votera jamais de crédits comme celui-là, qu'elle luttera jusqu'à ce qu'elle l'ait fait réduire au chiffre requis. L'honorable ministre devrait savoir ce qu'il lui faut et ne pas demander davantage.

M. FOWLER : Quels appointements reçoivent les demoiselles qui aident M. Bain à faire son travail ?

L'honorable M. PATERSON : L'une reçoit $800 et l'autre $450.

M. FOWLER : Quelles sont leurs heures de travail ?

L'honorable M. PATERSON : Elles travaillent de 9 h. 30 du matin jusqu'à 5 heures du soir, mais il leur arrive très souvent d'être obligées de prolonger leur travail beaucoup plus tard que cela.

M. FOWLER : Quelle sorte de travail font-elles ?

L'honorable M. PATERSON : Le travail que leur impose la besogne du ministère.

M. FOWLER : La demoiselle qui reçoit $800 est sténographe, et, je ne crains pas de le dire, le nombre de sténographes qui ne reçoivent que la moitié de ces appointements-là est beaucoup plus considérable que celui des demoiselles qui sont aussi grassement payées. Que le ministre pose au galant ou au cavalier, fort bien ; mais je lui nie le droit, puisqu'il est préposé à la garde des deniers publics, de faire le généreux aux dépens du trésor fédéral.

M. INGRAM : N'est-il pas vrai que lorsque j'ai posé ma question M. Bain était ici présent et qu'on ne le voit plus maintenant ?

L'honorable M. PATERSON: Non, il n'est pas ici.

M. INGRAM : N'était-il pas ici lorsque je posai ma question ?

L'honorable M. PATERSON : Non, il était ici avant cela.

M. INGRAM : Il est rentré depuis. Si le ministre désirait vraiment savoir si son sous-commissaire s'est occupé de préparer de la littérature électorale, il aurait pu se renseigner auprès de sa créature. L'attitude qu'il prend ne lui fait guère honneur. Pour un homme qui se pique de la plus scrupuleuse honnêteté—et je n'entends pas l'accuser de s'être rendu coupable de quelque action déshonorante ou malhonnête—il ne convient guère de tolérer un tel état de choses dans son ministère. Si je porte cette accusation ce soir, c'est pour faire voir que le ministre ne se soucie pas de s'enquérir si cet état de choses existe au sein de son ministère, et aussi parce que je l'ai constaté de mes propres yeux.

M. CLANCY : A quelle époque M. Bain est-il entré dans le service civil ?

L'honorable M. PATERSON : En 1896.

M. CLANCY : Quel était le chiffre de ses appointements ?

L'honorable M. PATERSON : De $1,200.

M. CLANCY : Etait-il à l'emploi de l'Etat avant cette année-là ?

L'honorable M. PATERSON : Non.

M. CLANCY : Quel est aujourd'hui le chiffre de ses appointements ?

L'honorable M. PATERSON : De $2,800.

M. CLANCY : De tous les employés du ministère des Douanes, qui comptent aussi peu d'années de service, s'en trouve-t-il d'autre à qui l'on paie $2,800 par année ?

L'honorable M. PATERSON : Non.

M. SPROULE : La demande du ministre des Douanes me paraît entachée d'irrégularité. Il a dit, ce me semble, que ces deux demoiselles font une partie du travail de son secrétaire particulier ; a-t-il retenu leurs services à titre de secrétaires ?

L'honorable M. PATERSON : Non. Elles sont chargées des écritures à la sténographie et au dactylographe qu'il y a à faire dans cette partie de mon ministère dont je m'occupe personnellement.

M. SPROULE : Comment l'honorable ministre concilie-t-il cela avec la disposition suivante de l'Acte du service civil :

Tout membre du service civil pourra être nommé secrétaire particulier du chef d'un département et pourra recevoir, en sus de ses appointements, une somme n'excédant pas six cents dollars par année pendant qu'il remplira cette charge.

Je prétends que s'il n'est pas nommé de secrétaire, on ne respecte pas la loi. Le ministre demande un crédit qu'il partagera à son gré entre trois ou quatre personnes qui ne sont pas ses secrétaires. Si l'auditeur général était au fait de cet état de choses, il refuserait assurément de payer cette somme.

L'honorable M. PATERSON : L'auditeur général est au fait de tout cela.

M. SPROULE : L'a-t-il approuvé ?

L'honorable M. PATERSON : Il paie.

M. SPROULE : Autorise-t-il cet état de choses, ou bien est-il, comme en un si grand nombre de cas, contrecarré par le conseil de la trésorerie ?

L'honorable M. PATERSON : Je suis informé qu'il n'a jamais soulevé d'objection.

M. FOWLER : Mais le ministre ne trouve-t-il pas lui-même quelque solidité à l'objection ? La loi exige qu'il soit nommé un secrétaire particulier choisi parmi le personnel du service civil ; mais, sans se nommer de secrétaire particulier, le ministre se fait voter un crédit de $600 dont il dispose selon son caprice ; il semble même profiter de l'occasion pour faire du favoritisme, puisque l'une des demoiselles reçoit $150, tandis que l'autre ne touche que $100. Je m'étonne que l'auditeur général ait payé ces sommes sans protester.

L'honorable M. PATERSON : L'article 48 de l'Acte du service civil se lit comme suit :

Tout membre du service civil pourra être nommé secrétaire particulier du chef d'un département et pourra recevoir, en sus de ses appointements, une somme n'excédant pas six cents dollars par année pendant qu'il remplira cette charge.

2. Il ne sera payé d'appointements à aucun secrétaire particulier, à moins que le montant n'en ait été voté par le parlement.

M. FOWLER : Fort bien ; mais le ministre a déclaré qu'il n'a pas nommé de secrétaire particulier, que ces demoiselles ne sont pas ses secrétaires, qu'elles sont seulement chargées de certaines écritures, et qu'il leur paie de ce chef $250 pris à même ce crédit de $600. Cela n'est pas conforme

aux dispositions de la loi, et si le ministre des Finances, qui a prodigué ce soir ses conseils à mon honorable ami, était ici, il partagerait mon opinion—il ne faut pas dire cela, parce que le ministre des Finances a émis de trop étranges opinions en matière légale.

M. SPROULE : Qui est aujourd'hui secrétaire particulier du ministre ?

L'honorable M. PATERSON : M. Bain.

M. SPROULE : Et le ministre pense-t-il que l'on puisse payer cette somme à quelque personne autre que M. Bain ?

L'honorable M. PATERSON : Oui.

M SPROULE : La loi dit que tout membre du service civil pourra être nommé secrétaire particulier et recevoir $600 en sus de ses appointements, mais non que le ministre pourra payer cette somme à quelque autre personne.

L'honorable M. PATERSON : M. Bain n'a jamais cessé d'être mon secrétaire particulier depuis le jour de sa nomination. Avant d'être nommé sous-commissaire, il était commis de première classe et recevait $1,500 d'appointements, plus $600 à titre de secrétaire particulier—soit, en tout, $2,100. Du jour où il fut nommé sous-commissaire, il cessa de toucher les $600 destinés au secrétaire particulier. Mais cette somme, je le répète, nous a permis de rétribuer les les services des deux demoiselles qui participent aux travaux dont j'ai à m'occuper personnellement. Je n'ai jamais pensé qu'il pût y avoir rien d'irrégulier là-dedans, et l'auditeur général n'a jamais soulevé d'objection à ce propos. Du reste, c'est la première fois que mon attention se porte sur ce sujet.

M. TAYLOR : L'honorable ministre demande un crédit de $600 destiné à son secrétaire particulier Cela est de nature à faire naître chez les membres de cette Chambre, et plus particulièrement chez les députés de la gauche, l'impression que cette somme sera versée au secrétaire particulier du ministre ; mais il n'en est rien. Le ministre prend à même ce crédit $250 qu'il donne à ces deux jeunes demoiselles Mais ni lui ni l'auditeur ne devraient, au mépris de la loi, détourner cette somme de $600 de sa fin pour en faire bénéficier quiconque n'est pas secrétaire particulier du ministre Mon honorable ami ferait mieux de laisser cet article en suspens jusqu'à ce que le ministre de la Justice ait décidé qu'il est conforme à l'esprit de la loi ; autrement, il se pourrait fort bien que l'auditeur général, maintenant que le point est signalé à son attention refuse d'autoriser le paiement de cette somme et que ces demoiselles se voient privées du paiement de leurs services. Le ministre demande $600 pour payer son secrétaire particulier ; mais ce personnage reçoit déjà $2,800 et passe une grande partie de son temps à faire de la littérature électorale. Mon honorable ami ferait mieux de prendre l'avis du ministre de la Justice avant d'exiger la mise aux voix de ce crédit.

L'honorable M. PATERSON : L'auditeur général n'a pas soulevé d'objection.

M. SPROULE : Je ne vois pas comment le ministre peut bien éluder cet article de la loi :

> Il ne sera payé d'appointements cumulatifs ou de rémunération supplémentaire d'aucune nature quelconque à aucun chef, fonctionnaire ou employé du service civil du Canada, ou à toute autre presonne ayant un emploi permanent dans le service civil.

Je me demande comment le ministre peut concilier son attitude avec les dispositions de cet article.

L'honorable M. PATERSON : Tout ce que je puis dire, c'est que cet état de choses existe et qu'il a été autorisé. L'auditeur général a appelé mon attention sur les règles établies. Ce qui se fait aujourd'hui s'est toujours pratiqué par le passé. Cet état de choses n'existe pas seulement dans mon ministère.

M. SPROULE : Le ministre ne croit-il pas qu'il vaudrait mieux laisser cet article de côté jusqu'à ce que nous ayons des renseignements qui en justifient l'adoption ?

L'honorable M. PATERSON : Je pourrais me trouver dans l'obligation de nommer un secrétaire particulier et empêché de le faire faute de fonds. La charge de chef de mon ministère étant vacante, je pourrais peut-être la faire remplir par un de mes fonctionnaires. Si la besogne augmentait au point d'empêcher mon secrétaire de s'occuper de mon travail et de l'obliger de consacrer tous ses instants à ses autres occupations, je pourrais éprouver le besoin de lui donner un successeur, et il faudrait pour cela que le montant de ses appointements fût préalablement voté par le parlement. En retranchant ce crédit, on me lierait les mains. Si je devais me nommer un nouveau secrétaire, je pourrais me prévaloir du présent crédit. Je présume qu'on ne s'oppose pas à ce que le travail de ces jeunes demoiselles soit rémunéré.

M. SPROULE : Pas du tout. Nous entendons seulement que la dépense des deniers publics se fasse conformément à la loi.

M. BIRKETT : Je demanderai au ministre si le présent crédit de $57,160 pourvoit au paiement de l'augmentation statutaire des appointements de tous les employés que concerne cet item ?

L'honorable M. PATERSON : Oui. Je crois que l'on accorde cette année l'augmentation statutaire à tous ceux dont les noms figurent sur la liste des employés permanents et qui y ont droit. Il y a deux autres employés, je crois, qui ont atteint le chiffre maximum des appointements de leur classe.

Il va sans dire que ceux-là ne sauraient recevoir d'augmentation. Mais il sera accordé une augmentation de $60 à tous les employés qui y auront droit.

M. BIRKETT : Je remarque que le crédit porte une somme de $14,700 destinée aux copistes, ce qui n'accuse qu'une augmentation de $350 par rapport à l'année dernière. Or, l'augmentation statutaire étant de $50, je me demande comment on parviendra, avec $350, à payer $1,050 d'augmentation. Comment ferez-vous pour payer avec ces $350 l'augmentation statutaire de onze commis ?

L'honorable M. PATERSON : En certains cas, l'augmentation statutaire ne commencera que du 1er janvier 1905.

M. BIRKETT : J'aperçois ici les noms de huit commis de la première classe. L'année dernière, on avait voté $13,150 en prévision des augmentations statutaires, mais cette année, on ne demande que $13,000.

L'honorable M. PATERSON : La mort de M. McKiel, qui recevait $1,800, nous a fait réaliser cette année une économie de $400. Pour combler cette vacance, nous avons donné de l'avancement à un commis de la seconde classe, dont les appointements étaient de $1,200. Nous lui avons accordé le minimum des appointements de la première classe. Il s'est produit au département du comptable une vacance que nous avons l'intention de faire remplir par M. Frost que nous nommerons commis de la première classe et à qui nous accorderons le minimum des appointements de cette classe, c'est-à-dire $1,500. M. Frost est actuellement commis de la seconde classe et reçoit $1,200 ; sa nomination remonte au 1er novembre 1900. Ainsi, l'avancement que nous donnons à ces deux employés nous fait faire une économie de $400.

M. BIRKETT : Je comprends ; mais je remarque aussi en parcourant le rapport de l'auditeur général pour l'exercice expiré le 30 juin 1903, que trois commis de la première classe recevaient $1,800 ; un, $1,750 ; deux, $1,550 ; un, $1,450, et un autre, $1,500. Il ressort des présents crédits que deux de ces employés recevront $1,900, un, $1,650, et quatre autres, le minimum des appointements de leur classe, c'est-à-dire $1,500. A comparer ces crédits-ci avec ceux de l'année dernière, on comprend difficilement la raison qui a présidé au bouleversement de cette classe.

L'honorable M. PATERSON : Le comptable m'apprend qu'en vertu de la nouvelle loi, le chiffre maximum des appointements a été porté de $1,800 à $1,900, et que deux de ces commis reçoivent une augmentation supplémentaire.

M. BIRKETT : Qu'est-il advenu de l'autre ? Ils étaient trois.

L'honorable M. PATERSON : Ces commis sont MM. Bleakney et Fawcett ; il y avait aussi M. McKiel, mais il est décédé tout récemment.

M. BIRKETT : Il recevait $1,750 ?

L'honorable M. PATERSON : Non, $1,800. C'est ce que recevait chacun d'eux.

On rapporte un certain nombre de résolutions.

MESSAGE DU GOUVERNEUR GENERAL —CREDITS SUPPLEMENTAIRES.

L'honorable W. S. FIELDING remet un message de Son Excellence le Gouverneur général.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT donne lecture du message de Son Excellence, qui est conçu dans les termes suivants :

Le Gouverneur général transmet à la Chambre des communes les estimations supplémentaires des sommes requises pour le service public du Canada pour l'année expirant le 30 juin 1904, et conformément aux dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, de 1867, il recommande ce budget à la Chambre des communes.

L'honorable M. FIELDING : Je propose :

Que le message de Son Excellence et les édits supplémentaires soient renvoyés au comité des subsides.

Je dois dire qu'il s'agit de deux ou trois crédits dont on a un besoin urgent, mais qui ne font pas partie des estimations générales pour le reste du présent exercice.

La motion est adoptée.

Sur proposition de l'honorable M. Fielding, la Chambre lève sa séance à 12 heures et 30 minutes du matin, samedi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 25 avril 1904.

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

DEMANDES DE DOCUMENTS.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Avant que nous passions à l'ordre du jour, je désire savoir si les papiers relatifs au bassin de carénage de Vancouver ont été produits.

L'honorable JAMES SUTHERLAND (ministre des Travaux publics) : On est à réunir la correspondance le plus promptement possible. Nous avons eu quelque difficulté à comprendre quelle correspondance la motion de l'honorable député visait. Mais je suppose qu'il voulait dire celle échangée avec M. Jackson. Elle sera produite dans un jour ou deux probablement.

M. R. L. BORDEN : Je me figurais que l'ordre de la Chambre était très facile à com-

prendre. Il visait toute correspondance ayant trait à l'affaire.

L'honorable JAMES SUTHERLAND : C'est évidemment le sens qu'il avait pour mon honorable ami et pour moi ; mais certains fonctionnaires l'ont interprété autrement, comme la masse de la correspondance se trouvait avoir été avec un particulier presque du même nom.

M. R. L. BORDEN : Il y a un mois, ordre fut donné de produire des copies de tous les contrats relatifs au transport des malles à partir du Saint-Laurent depuis quatre ou cinq ans. Il doit y avoir des copies de ces contrats dans les liasses du département, et il serait facile de les produire. Une autre affaire, mais qui n'a pas été en souffrance aussi longtemps, c'est celle relative à la correspondance au sujet de la nomination d'un directeur de poste au village de Huntingdon.

Sir WILFRID LAURIER (Très honorable premier ministre) : Cette dernière motion figure au feuilleton d'aujourd'hui ; elle n'a pas encore été proposée.

M. R. L. BORDEN : Parfait ; je pensais qu'on l'avait proposée en mon absence.

Sir WILFRID LAURIER : J'ai prié le secrétaire d'Etat, ce matin, de presser le dépôt de tous ces documents demandés par mon honorable ami. Il m'a répondu qu'il le ferait ; mais qu'il les pensait tous déjà déposés.

Sir WILLIAM MULOCK (directeur général des Postes) : Les documents relatifs au contrat pour le transport des malles du Saint-Laurent relèvent du département du Commerce. Pour qu'on ne pense pas que ces papiers se trouvent dans mon département, je me hâte de dire que je n'ai rien à y voir.

M. R. L. BORDEN : Parfaitement.

M. DAVID HENDERSON (Halton) : Vers quelle date à peu près seront déposés les documents dont il est question dans l'ordre du 23 mars au sujet du paiement de certains salaires au port de Bronte ?

M. JAMES SUTHERLAND : Il a été donné ordre de réunir les documents le plus tôt possible.

M. HENDERSON : Ce doit être une besogne très facile ; ils doivent se trouver dans le département.

M. JAMES SUTHERLAND : Il se peut que l'ingénieur à Toronto ait ces renseignements ; il n'y aura pas de retard inutile.

INTERPELLATIONS.

BESTIAUX DES ETATS-UNIS ABATTUS EN ENTREPOT.

M. CLARKE (par M. Lancaster) :

1. Autorisation a-t-elle été donnée par décret du conseil ou autrement, à quelque personne ou compagnie d'importer du bétail des Etats-Unis sous le régime d'entrepôt, de l'abattre en Canada et d'en exporter la viande et autres produits ?

2. Dans l'affirmative, à qui cette permission a-t-elle été donnée, à quelle date, pour quelle durée, et à quelles conditions ?

3. A quels ports le bétail doit-il être déclaré, et où doit-il être abattu ?

L'honorable W. PATERSON (ministre des Douanes) : Aux termes d'un décret du conseil de 1880, et des règlements y annexés, l'abatage de porcs importés sous le régime d'entrepôt est permis ; mais l'autorisation ne s'applique à aucune autre sorte de bétail.

RECENSEMENT DE 1901—ETABLISSEMENTS INDUSTRIELLES.

M. KEMP (par M. Lancaster) :

1. Quel était le nombre des établissements industriels en Canada d'après le recensement de 1901 ?

2. Quel en était le capital total mentionné ?

3. Quel était le capital total engagé dans les opérations ?

4. Quel était le nombre total d'employés ?

5. Quel était le montant total des salaires payés au cours de l'année ?

6. Quelle était la valeur totale des matières brutes ?

7. Quelle était la valeur totale des produits manufacturés ?

Sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) : Le ministre de l'Agriculture m'a laissé la réponse suivante:

1. $14,650.
2. $209,378,638.
3. $237,537,849.
4. 313,314 ouvriers ; et 17,453 employés.
5. $89,573,204 de salaires ; et $13,411,464 d'appointements.
6. $266,527,858.
7. $481,053,375.

On n'a compris dans le recensement des établissements industriels de 1901, outre les fromageries et les beurreries, que les établissements employant cinq ouvriers ou plus.

RESERVE INDIENNE DE KEREMEOS.

M. R. L. BORDEN :

1. Le gouvernement a-t-il reçu une pétition ou proposition au sujet de la vente ou de l'échange de la réserve indienne de Kéréméos, dans la vallée de la Similkameen, C.A., et, dans l'affirmative, de qui ?

2. Le gouvernement a-t-il offert de vendre ou échanger ladite réserve indienne ?

3. Dans l'affirmative, à qui, et pour quel prix ?

4. Quelles sont les intentions du gouvernement relativement à la demande formulée dans les conditions de ladite pétition ?

L'honorable CLIFFORD SIFTON (ministre de l'Intérieur) :

1. Oui ; des habitants de Headley-City et des environs.

2. Non.

3. Voir la réponse à la question n° 2.

4. La pétition est à l'examen. On espère en arriver sous peu à un règlement satis-

faisant, qui permettra la construction du haut-fourneau, dont on voudrait se faire concéder l'emplacement.

BUREAU DE POSTE DE SAINT-JEAN-D'IBERVILLE.

M. MONK (par M. Lancaster) :

1. Combien de requêtes ont été adressées au gouvernement au sujet du choix de l'emplacement pour le nouveau bureau de poste à Saint-Jean-d'Iberville ?
2. Le gouvernement a-t-il choisi ledit emplacement et si oui, alors quel est-il ?
3. Quand le nouveau bureau de poste sera-t-il commencé ?
4. Le contrat pour la construction a-t-il été donné, et à qui ?

L'honorable JAMES SUTHERLAND (ministre des Travaux publics) :

1. Deux.
2. Non.
3. Date non déterminée.
4. Non.

CULTURE DU TABAC.

M. MONK (par M. Lancaster) :

1. Le gouvernement a-t-il envoyé un agent au Wisconsin ou ailleurs pour faire une enquête sur la culture du tabac ?
2. Dans l'affirmative, quel est cet agent, quelles étaient ses instructions et quel est le taux de ses appointements et frais de voyage ?

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) : En l'absence du ministre de l'Agriculture, j'ai l'honneur de répondre :

1. Oui, deux à l'Etat du Wisconsin.
2. Pierre Denis et J.-B. Dugas. Leurs instructions étaient de s'enquérir des méthodes de culture, de séchage, et d'empaquetage du tabac suivies dans cet Etat, et d'en faire rapport au ministre de l'Agriculture. Leurs appointements étaient au taux de cent dollars par mois, plus les frais nécessaires de voyage et de pension.

ECLAIRAGE DU CANAL WELLAND.

M. BENNETT (par M. Lancaster) :

1. Le gouvernement a-t-il passé un marché avec quelques personne ou personnes pour l'éclairage du canal Welland ?
2. Dans l'affimative, quels sont les entrepreneurs, le prix mentionné et la durée de l'entreprise ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. Marché a été passé pour la fourniture de la force motrice nécessaire pour l'éclairage à l'électricité du canal Welland.
2. Les entrepreneurs sont la "Lincoln Electric Light and Power Company". Le prix payé pour la force motrice est de $14 par cheval-vapeur par année. L'entreprise est pour une période de dix ans.

M. R. L. BORDEN.

ACHATS DE LAMONTAGNE ET COMPAGNIE.

M. HUGHES (Victoria) :

1. Les articles fournis par MM. H. Lamontagne et Compagnie, Montréal, et s'élevant au chiffre de $4,956.35, mentionné dans le rapport de l'auditeur général, page 2105, ont-ils été achetés par voie d'adjudication sur soumission?
2. Dans l'affirmative, quels étaient les soumissionnaires ?
3. La soumission la plus basse a-t-elle été acceptée ?

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) : Presque toute cette somme représente des harnais d'artillerie fournis au ministère par la maison H. Lamontagne et Compagnie. Naguère ces harnais étaient fournis par le bureau de la Guerre ou par des maisons d'Angleterre, en même temps que les pièces de canon pour lesquels ils devaient servir. Après examen de la question, le gouvernement a cru bon d'adopter le principe de faire exécuter les ouvrages de cette nature, autant que possible, par des maisons canadiennes. Les articles fournis par cette maison furent fabriqués d'après des modèles fournis par le bureau de la Guerre ; et cette maison fut choisie en raison de ce qu'elle avait exécuté précédemment des ouvrages de même nature à la satisfaction du ministère.

ACHATS DE L' "OTTAWA CAR CO."

M. SAM HUGHES :

1. Les articles fournis par l' "Ottawa Car Company," (à responsabilité limitée) et s'élevant au chiffre de $21,163.93, mentionné dans le rapport de l'auditeur général, page 2105, ont-ils été achetés par voie d'adjudication sur soumissions ?
2. Dans l'affirmative, quels étaient les soumissionnaires ?
3. La soumission la plus basse a-t-elle été acceptée ?

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) : Cette somme représente des réparations au matériel d'artillerie et autres ouvrages semblables qui jusqu'aujourd'hui ont été exécutés en Angleterre et dont aucune maison canadienne n'était en mesure de se charger avant que l'une d'elles se fût pourvu de l'outillage nécessaire. On jugea expédient de faire exécuter ces travaux au Canada, en quelque endroit central de l'Ontario. L' "Ottawa Car Company" se pourvut à grands frais de l'outillage nécessaire, avec l'entente qu'elle serait chargée d'exécuter les ouvrages de cette nature à des prix basés sur ceux du War Office. La compagnie est en mesure aujourd'hui, non seulement de faire les réparations nécessaires, mais aussi de confectionner en neuf des chariots, avant-trains et autres articles du matériel d'artillerie. On exécute des ouvrages de même nature à l'arsenal du gouvernement fédéral, à Québec.

COMMERCE DE TABAC AVEC LA BELGIQUE.

M. MONK (par M. Lancaster) :

1. Quel montant total a été payé à M. Blaise Dugas, du comté de Montcalm, pour sa mission en Belgique au sujet du commerce du tabac ?

2. Ledit sieur Dugas a-t-il adressé au gouvernement un rapport écrit donnant résultat de sa mission ? Dans l'affirmative, quelle est la date de ce rapport et quand a-t-il été soumis au gouvernement ?

3. S'est-il établi un commerce d'exportation du tabac entre le Canada et la Belgique ?

Sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense): En l'absence du ministre de l'Agriculture, j'ai l'honneur de répondre :

1. $470.25.

2. Oui. Le rapport de M. Dugas est en date du 19 janvier 1903, et a été reçu le 21 janvier 1903.

3. Les exportations ne se sont élevées qu'à 7,340 livres de tabac par année, en moyenne, de 1898 à 1902 inclusivement ; mais la Belgique en importe de grandes quantités, et nous espérons augmenter la proportion fournie par le Canada.

SAINT-JEAN, P.Q.—EMPLACEMENT DU BUREAU DE POSTE.

M. MONK (par M. Lancaster) :

1. Le gouvernement a-t-il l'intention, avant de choisir l'emplacement du nouveau bureau de poste dans la ville de Saint-Jean, P.Q., de consulter les autorités municipales de ladite ville, les banquiers, fabricants et, plus spécialement, les commerçants de la rue Richelieu sur le choix du terrain le plus convenable pour cet objet ?

2. Quand le choix de cet emplacement sera-t-il définitivement fixé ?

L'honorable M. JAMES SUTHERLAND (ministre des Travaux publics) : La question de l'achat de l'emplacement est toujours à l'étude.

M. MONK (par M. Lancaster) :

1. Le gouvernement s'est-il enquis auprès des propriétaires de biens-fonds dans la ville de Saint-Jean, P.Q., du prix de leurs propriétés en vue du choix de l'emplacement d'un nouveau bureau de poste ? Et, dans l'affirmative, de qui le gouvernement a-t-il pris ses renseignements ?

L'honorable M. JAMES SUTHERLAND (ministre des Travaux publics) : Des offres nous ont été faites, que nous sommes à examiner. Il n'est pas jugé expédient au point où en sont les négociations de faire connaître les prix demandés.

CHANGEMENT DANS LE DEPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS.

M. T. CHASE CASGRAIN (Montmorency) (par M. Sproule) :

Copie de tous décrets du conseil rendus sous l'empire de l'Acte 3 Edouard VII, chap. 53, intitulé : "Acte concernant l'administration et la direction de travaux publics et autres."

Sir WILFRID LAURIER (Très honorable premier ministre) : Je ferai observer à mon honorable ami (M. Sproule) qu'il vaudrait mieux ne pas discuter aujourd'hui la motion ; car mon honorable ami de Montmorency (M. Casgrain) désire parler sur ce sujet. Le décret du conseil demandé dans la motion est déjà produit.

La motion est réservée.

MOTIONS ADOPTEES SANS DISCUSSION.

Copie de tous documents, mémoires, pétitions, rapports et correspondance relatif au déménagement du bureau de poste, à Ossekeag ou Hampton-Station, comté de King, N.-B., de la station du chemin de fer au magasin de R. H. Smith.—M. Fowler.

Copie de toutes lettres, télégrammes, correspondance, pétitions, mémoires, documents et papiers au sujet de la récente nomination de M. Boyd comme directeur de poste du village de Huntingdon, dans la province de Québec, ou de la vacance à remplir, par suite du décès du maître de poste.—M. R. L. Borden.

Etat donnant les noms de tous les délégués envoyés dans la Grande-Bretagne et l'Irlande ou autres pays d'Europe par le gouvernement du Canada en 1903, le montant payé à chaque délégué à titre d'appointements et de frais de voyage, et la nature de la mission assignée à chaque délégué, avec le nom du district visité par lui.—M. W. J. Roche.

Etat indiquant—

1. La quantité et la valeur du coton brut importé au Canada chacune des six dernières années, et la quantité et la valeur du coton brut exporté (s'il en est) pendant la même période ;

2. De quel pays il a été importé, et la quantité et la valeur des importations provenant de chaque pays ;

3. La quantité et la valeur du coton manufacturé en Canada chacune des six dernières années ;

4. De quels pays il a été importé et la quantité et la valeur des importations à provenance de chaque pays.

5. La quantité et la valeur du coton manufacturé exporté du Canada chacune des six dernières années ;

6. Sur quels pays il a été exporté ?—M. Wm. Ross (Ontario.)

Copie de toutes lettres, pétitions et correspondance entre D. R. McDowal, M.P., et le gouvernement concernant le paiement des réclamations produites à la suite du soulèvement, et l'émission de scrips dans le district de Saskatchewan.—M. Davis.

Copie de toutes pétitions, lettres et autres correspondance entre les Métis du district de la Saskatchewan et le gouvernement fédéral se rapportant en quelque manière aux griefs des Métis en 1883-84 et 85, et de toute correspondance entre le gouvernement fédéral et ses officiers et autres dans le district de la Saskatchewan antérieurement au soulèvement de 1885, se rapportant en quelque manière aux griefs desdits Métis.—M. Davis.

Copie de tous documents, mémoires, pétitions, lettres, rapports d'ingénieurs et autre correspondance au sujet de la construction du chemin de fer entre Southport et Murray-

Harbour, I. P.-E., y compris copie de toute correspondance concernant la construction du pont de Hillsborough, dans ladite province.—M. Lefurgey.

Etat donnant,—

1. Le nombre de permis délivrés dans le territoire du Yukon depuis la date du dernier rapport, pour obtenir des boissons spiritueuses ;

2. Les noms des personnes qui ont obtenu ces permis ;

3. La quantité de boissons mentionnée dans chaque permis ;

4. Les noms de tous ceux à qui ces permis ont été transférés par les premiers porteurs.—M. Bennett.

Etat donnant en détail le coût de construction de l'embranchement du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard sur Belfast et Murray-Harbour, entre Southport et la rivière Murray, comme suit :—

Déboisement—Nombre de milles, et coût par mille.

Abatage à fleur de terre—Nombre de milles, et coût par mille.

Essartage—Nombre de milles, et coût par mille.

Excavation dans le roc—Nombre de verges cubes, taux par verge et coût par mille.

Fossés—Taux par verge et coût par mille.

Excavation d'emprunt—Nombre de verges cubes, taux par verge et coût par mille.

Croisements de la voie publique—Coût par mille.

Ballast—Coût par mille.

Clôtures—Coût par mille.

Attaches de rails—Coût par mille.

Ponceaux en bois—Coût par mille.

Longueur en pieds des voies d'évitement et coût.

Gares—Leur situation et le coût de chacune.

Posage des rails, et coût par mille.

Nombre detuyaux en fer ; de trois pieds, et coût par mille.

Tuyaux en grès, de dix-huit pouces, et coût par mille.

Longueur de tréteaux en acier, et coût par mille.

Coût total des travaux jusqu'à date.

Description et dimension des remises à locomotives et des plaques tournantes.

Capacité des châteaux d'eau, et leur situation.—M. Lefurgey.

Etat indiquant,—

1. La quantité totale de charbon fournie au gouvernement au cours de l'année fiscale expirée le 30 juin dernier pour l'usage des édifices, travaux et établissements publics entretenus ou administrés par le gouvernement.

2. La quantité de charbon fournie pendant cette période pour l'usage de chacun desdits édifices, travaux ou établissements publics, respectivement, les noms des fournisseurs, les prix payés et le coût total dans chaque cas.

3. Dans quels cas, s'il en est, les achats ont été faits par voie d'adjudication sur soumission.

4. Quels montants ont été payés, pendant la dite période, à titre d'allocation ou de commutation pour chauffage ou combustible, dans quels cas ils ont été payés, et à quels chiffres s'élèvent lesdites allocations, respectivement.—M. Clare.

Copie de toutes pétitions, mémoires, lettres et autre correspondance entre la chambre de commerce maritime, celle de Charlottetown, celle d'Alberton et de Prince-Ouest et le gouvernement au sujet d'une subvention pour une ligne de steamers devant desservir Chatham, N.-B., Alberton et New-London, I. P.-E., Sydney, N.-E., les îles de la Madeleine et Saint-Jean de Terre-Neuve.—M. Hackett.

Copie du contrat passé entre le gouvernement du Canada et les steamers de la ligne Manchester pour le service à faire pendant la saison de 1903.—M. E. D. Smith, par M. Lancaster.

Copie de toutes lettres et autres correspondance entre la chambre de commerce d'Alberton, comté de Prince, I.-P.-E., et autres personne ou personnes, et le gouvernement concernant l'importation de pêcheurs, la construction de séchoirs brevetés, et l'encouragement des pêcheries de haute mer sur la côte nord de l'Ile du Prince-Edouard.—M. Hackett.

Etat faisant connaître les bureaux de poste, salles d'exercices militaires, salles d'armes et autres édifices public que le gouvernement a construits ou améliorés, ou qu'il a entrepris de construire ou d'améliorer depuis 1896, et indiquant dans chaque cas,

(a) Le chiffre total de l'estimation première y compris le chauffage, l'éclairage, etc.

(b) Le coût réel, s'ils sont complétés ;

(c) Le chiffre total de l'estimation actuelle, s'ils ne sont pas complétés ;

(d) Les villes ou villages où ces divers édifices ont été construits ;

(e) La population respective des villes et villages en question.—M. Clare, par M. Lancaster.

Etat indiquant,—

1. Le nombre de lots de 240 acres de terre répartis entre les Métis dans le Manitoba, et le nombre total d'acres couvert par ces octrois.

2. Le nombre de scrips répartis entre les enfants métis dans le Manitoba, et leur valeur nominale totale.

3. Le nombre de scrips répartis entre les chefs de familles métisses dans le Manitoba, et leur valeur nominale totale.

4. Le nombre de scrips répartis entre les colons blancs originaires dans le Manitoba, et leur valeur nominale totale.

5. Le nombre de scrips émis en lieu du privilège de coupe de foin dans le Manitoba, et leur valeur nominale totale.

6. Les scrips et certificats de terre émis pour service militaire.

7. Les scrips émis en faveur de la police à cheval du Nord-Ouest.

8. Les scrips émis en faveur des compagnies de colonisation, les noms desdites compagnies, et la valeur nominale de ces scrips.

9. Tous autres scrips émis par le département de l'Intérieur, à qui donnés, pour quel objet, et la valeur nominale respective de ces scrips.

10. Le nombre de chaque espèce de scrips, convertibles soit en argent soit en terre, émis en faveur des métis du Nord-Ouest.

11. Le nombre et la valeur nominale de tous les scrips ci-dessus mentionnés, non rentrés à la date du 31 décembre 1903.—M. LaRivière.

Liste des permis de circulation gratuite, autres que ceux accordés aux sénateurs et aux membres de la Chambre des communes du Canada, donnés au cours de la dernière année civile, sur les chemins de fer et les steamers de l'Etat, avec les noms des personnes auxquelles ils ont été donnés.—M. Bell, par M. Lancaster.

Copie de tous décrets du conseil, ordres administratifs ou lettres définissant les fonctions respectives de l'ingénieur en chef du département de la Marine et des Pêcheries et du commissaire des phares.—M. Northrup, par M. Lancaster.

COMPAGNIES DE CREDIT.

M. L. P. DEMERS (Saint-Jean et Iberville). (Texte) : Je propose :

Qu'il est opportun pour le gouvernement d'adopter immédiatement des mesures énergiques pour mettre fin aux spéculations illégales des compagnies connues sous le nom de " Compagnie de crédit " et autres entreprises de ce genre.

M. l'Orateur, je tiens à attirer l'attention immédiate de cette Chambre sur les opérations de plusieurs compagnies qui s'appellent des compagnies de crédit et ont obtenu des lettres-patentes du gouvernement du Canada. Le but avoué de ces compagnies se résume à peu près à celui-ci : faciliter à leurs clients l'achat de diamants, montres, bijoux, fourrures, meubles et autres objets, conformément à l'échelle des prix et aux conditions fixées par elles.

Ces compagnies s'appellent des compagnies de crédit peut-être,—comme le fait observer " Le Prix Courant,"—pour cette raison qu'elles ne font crédit à personne. Le fait est que ce sont de prétendues compagnies de capitalisation. D'après le contrat de ces compagnies, une personne qui paie pendant quinze semaines un versement de deux piastres par semaine, et a conséquemment payé $30, doit recevoir $75. Elle peut payer également pendant cent cinquante semaines ou trois années consécutives. Quand elle aura ainsi payé $300 elle devra retirer, suivant les termes du contrat, la somme de $750. Il en est ainsi pour tous les souscripteurs, car les numéros ne sont pas tirés au sort, chaque contractant ayant la promesse qu'il recevra 150 pour 100 en remboursement de son argent.

Les opérations de ces compagnies peuvent paraître merveilleuses, et les compagnies elle-mêmes s'en rendent compte. Je prends comme exemple la circulaire de l'une d'elles appelée " La Société de Crédit Hebdomadaire, à responsabilité limitée ", qui ne rembourse que cent pour cent de bénéfice. Le gérant de cette compagnie répond comme suit à la quatrième question qui lui est posée :

4ème question :—Sur quoi se base la Société de crédit hebdomadaire, limitée, pour payer de si gros dividendes à ses souscripteurs ?

Réponse :—La Société de crédit hebdomadaire, limitée, est pour le petits capitalistes ce que sont pour les gros capitalistes, les compagnies de chemins de fer, navigation, les compagnies de tramways, les compagnies d'assurance, les banques, etc., etc. En effet, chacune de ces dernières compagnies paie des centaines de mille piastres et même des millions de piastres de dépenses chaque année et malgré ces dépenses énormes, paie encore à ses actionnaires un intérêt très élevé sur chaque part qui leur appartient. Mais ce ne sont que les richards, les quasi-millionnaires qui possèdent les actions des entreprises, tandis que les petits capitalistes ne peuvent retirer qu'un bien maigre intérêt sur leur argent. La Société de crédit hebdomadaire, limitée, incorporée par le gouvernement du Canada et composée d'hommes sérieux, d'hommes roués aux affaires, de financiers en un mot, donne à toute personne de bonne volonté, par ses contrats de diverses classes, le moyen de retirer un gros profit de leur argent. Cette société met les gros intérêts à la disposition des petits capitalistes ; mais nous le répétons encore, cette société ne promet pas des sommes fabuleuses ; mais elle fait rapporter à l'argent ce que des hommes d'affaires peuvent lui faire rapporter, tel que l'indique le tableau au dos de chaque contrat.

Comme on le voit, le gérant se garde bien de dire par quel genre d'opération il peut réaliser de si gros bénéfices. Cette explication de la Société de Crédit Hebdomadaire, à responsabilité limitée,—de cette compagnie modérée, composée d'hommes sérieux et roués aux affaires,—me fait penser à celle que donnait William F. Miller, dont la réputation est maintenant connue dans le monde entier sous le nom de " Franklin Syndicate " : " The way to wealth is as plain as the road to market."

Cependant, il ne promettait pas de profits aussi élevés, il ne promettait qu'un profit de cent pour cent par année, tandis que certaines compagnies qui nous occupent paient sept cents pour cent par année.

Et ailleurs le même Miller disait :

(Traduction) : Cela peut vous paraître impossible, mais vous savez qu'il existe certainement un moyen par lequel on peut doubler son capital en peu de temps, sans quoi il n'existerait pas de syndicat Flower, Vanderbilt ou Jay Gould ni aucun autre millionnaire.

C'était là toutes les explications que l'on donnait, c'est-à-dire qu'on n'expliquait rien.

Le résultat de ces spéculations se fait sentir maintenant à Montréal et dans les localités environnantes. Les ouvriers qui sont intéressés dans ces compagnies et qui y mettent leurs économies sont en face d'une perte certaine. Quelques-uns versent même jusqu'à vingt et même vingt-cinq piastres par semaine. Si, comme j'en suis convaincu, le système de ces compagnies est faux, c'est la ruine pour un bon nombre de ces pauvres gens de Montréal et du reste de la province de Québec.

Depuis que cette proposition a été inscrite à l'ordre du jour, des journaux s'en sont occupés. En passant, je dois dire que certaines feuilles ont prêté leur concours à ces compagnies en publiant leurs réclames, et les listes des gagnants. Cette proposition a fait étudier la question par la presse. Le " Prix Courant " et le " Moniteur du Commerce " ayant étudié le mode d'opérer de ces compagnies, en sont arrivés l'un et l'autre à la conclusion que je vais mettre maintenant devant la Chambre en lisant ce qu'ils ont publié à la date du 22 avril courant.

Le "Prix Courant" du vendredi, le 22 avril, publie un long article sur ce sujet qui débute ainsi :

Il existe un genre d'exploitation récemment importé au Canada dont le public aurait bien pu se passer. Il s'agit de ces compagnies ou sociétés dites de crédit, probablement parce qu'elles ne font crédit à personne, comme nous le verrons plus loin.

Plus loin, l'écrivain ajoute :

La compagnie fait ses profits,—nous employons ce mot faute d'autres,—en dépouillant, sans leur donner rien en échange, ceux de ses porteurs de contrats qui cessent de faire des versements avant l'époque à laquelle ils sont appelés à être remboursés. Et c'est avec l'argent de ces pauvres déshérités qu'elle paie ceux qui vont jusqu'au bout des versements.

Cet article est déjà long, aussi n'entrerons-nous pas dans les détails pourtant intéressants que nous pourrions donner sur la manière d'obtenir le plus grand nombre de confiscations, de manière à pouvoir payer ceux qui persistent à faire leurs versements.

De son côté, le "Moniteur du Commerce" prétend que ce sont des loteries, et dans son numéro du 22 avril il dit :

Celles qui annoncent des profits de cinq cents pour cent en quelques courtes semaines; celles qui ont obtenu des chartes des gouvernements pour faire une opération fructueuse au vu et au su de tout le monde, sous la responsabilité du sceau officiel du Canada ou celui d'une province quelconque et qui font des tirages hebdomadaires ou mensuels, sans la participation ouverte des intéressés, toutes celles-là ne sont que des loteries visées par le code criminel.

Le rédacteur financier du "Witness" avait déjà répondu comme suit à un correspondant qui lui a demandé ce qui se passait dans ces institutions de crédit :

(Traduction): Un correspondant nous adresse le bulletin hebdomadaire de la "Compagnie de Crédit du Canada", en date du 7 mars, nous priant de lui en exprimer notre pensée. La semaine dernière, nous avons répondu à un correspondant au sujet de cette compagnie et d'autres semblables, car il paraîtrait qu'il en existe une demi-douzaine dans notre ville seule, autorisées par le gouvernement. En évidence sur la première page du bulletin hebdomadaire que nous avons sous les yeux, se trouve le fac-simile d'un chèque de $540 fait au nom d'un pharmacien bien connu, qui avait versé $216, et s'est ainsi trouvé à faire un bénéfice de 150 pour 100 dans le laps de quelques mois. D'où vient l'argent ? Il faut aussi tenir compte que la compagnie n'a pas encaissé en entier les $216 de M. le pharmacien. Sur la page même où figure le fac-similé du chèque, on demande des agents pour "exposer le système dans tous ses détails"; et on promet que "c'est une situation lucrative et sûre". Certes oui, une situation enviable, où l'on est bien payé sans avoir à beaucoup travailler ; les sommes souscrites ne vont donc pas toutes à la compagnie. Celle-ci informe en même temps le public qu'elle a commencé les opérations en mai 1903, et qu'elle a depuis payé à 1,830 clients la somme de $142,735. Ceux qui ont reçu cet argent ont dû se croire comme en un pays de cocagne, ramassant l'or et l'argent à la pelle. Et pour montrer qu'elle avait bel et bien payé ces sommes, les noms des "clients" sont indiqués, ainsi que les numéros des "contrats", les adresses des clients, les sommes versées et les montants reçus en retour. Ainsi, le n° 835 a versé $33 en 33 semaines, et à l'expiration de cette période a reçu $108, soit un bénéfice de 700 pour 100 par année. Nous supposons bien que le gouvernement, qui a autorisé ce négoce, est persuadé qu'il est légitime ; mais si nous ne nous trompons pas, il n'est pas nécessaire d'être très clairvoyant pour prévoir la catastrophe. La compagnie prétend que l'institution est fondée sur la coopération ,et, dans un sens, elle l'est. Tout "client" pourra recevoir $108 en 33 semaines, ou obtenir des marchandises pour ce montant, si d'autres après lui ont versé des sommes assez considérables. Mais supposez que les nouveaux abonnés, ne se présentent pas en nombre suffisant ; qu'arrive-t-il ? Qu'est-il advenu de Hooley, de la "South Sea Bubble," de John Law et de l'entreprise du Mississipi ? Il est aussi impossible de payer 360 pour 100 éternellement qu'il l'est de confectionner des sucreries sans sucre.

Mais le journal qui paraît avoir le mieux saisi la situation est le "Nationaliste" dans son numéro de dimanche dernier. Il est vrai que le ton est un peu violent, mais je crois que les circonstances justifient cette violence de langage. Il dénonce ces fraudes dans un article qui a pour titre "Vol au grand jour" :

La Compagnie du Crédit du Canada, pour ne parler que de la plus impudente, n'est pas une loterie. Le porteur d'un billet de loterie n'a qu'une faible chance de gagner, mais par cela même l'institution peut durer indéfiniment. Dans le prétendu système de crédit, au contraire, le remboursement et les profits sont garantis par des contrats rachetables dans leur ordre numérique; de sorte qu'on peut calculer mathématiquement à quelle date la machine croulera si les souscripteurs paient régulièrement—quand le gain en perpective est assez considérable, ils paient toujours—et si la compagnie ne tire que sur les versements des souscripteurs pour remplir ses obligations.

Si la compagnie promet deux dollars pour chaque dollar qu'elle reçoit, ses recettes auront beau faire boule de neige, elles n'atteindront jamais le chiffre de ses obligations, qui grossit deux fois plus vite. Pour tout homme de bon sens, pour tout journaliste qui n'a pas vendu sa plume aux voleurs et aux escrocs, cela est clair comme le jour, limpide comme de l'eau de roche.

Or, la Compagnie de Crédit du Canada, comme beaucoup d'autres qui opèrent dans l'ombre, n'a de ressource que les versements de ses souscripteurs. Elle n'a pas de propriétés; elle ne prête ni à long terme ni "à la petite semaine"; elle ne spécule pas sur les biens meubles, bien que ce genre de spéculation soit le seul autorisé par sa charte. Il ne peut donc y avoir que deux classes de gens parmi ses clients: des voleurs et des volés.

Les voleurs sont ceux qui, sachant que la compagnie ne peut se maintenir, que ses opérations sont non seulement illégales et frauduleuses, mais financièrement insensées, s'entendent avec les directeurs de la compagnie pour s'approprier les fonds des souscripteurs dont les contrats viendront à maturité après la banqueroute.

M. L. P. DEMERS.

Les volés sont les autres: les honnêtes gens trop naïfs, dont la bourse a été de tout temps le point de mire des opérations des charlatans.

Pour nous, il ne fait pas de doute que les pauvres diables qui se seront fait prendre dans le krach de la Compagnie de Crédit du Canada auront un recours au civil, peut-être aussi au criminel, contre les souscripteurs plus chanceux.

Ces compagnies prétendent avoir chacune un capital de dix mille piastres,—j'ignore si un seul actionnaire a versé sa souscription. Elles se vantent de recevoir $60,000 de versements par semaine. Il n'y a aucun doute que des opérations de ce genre ne peuvent pas se poursuivre pendant plus d'un an et quart. En effet, sans compter les frais d'agences qui absorbent vingt-cinq pour cent, le montant énorme consacré aux dépenses d'annonces, enfin le coût du bureau de direction, car je suppose que ceux qui ont inventé ce système doivent en retirer quelques bénéfices, tout nous démontre qu'il est impossible que ces compagnies puissent se soutenir, il faut donc que la banqueroute vienne un jour ou l'autre.

En présence de faits semblables, il me semble qu'il est du devoir des autorités d'intervenir. Il est certain qu'on ne saurait blâmer le gouvernement dans cette affaire. Cependant, le public le blâme. Le public croit que ces compagnies sont autorisées par le gouvernement à faire ce genre d'opérations, et il ressort de l'article du "Witness" que l'on est sous l'impression que le gouvernement les approuve, tandis qu'au contraire, ces compagnies n'ont obtenu leurs chartes qu'en représentant qu'elles avaient pour but de faciliter à leurs clients l'achat de diamants, bijoux, meubles et autres objets d'usage courant.

Elles ne sont pas représentées comme des sociétés de finances, mais plutôt comme des sociétés voulant faire la vente de marchandises, ce qui est très légal, et elles ont facilement obtenu leur incorporation à Ottawa. Pour faire ces opérations de commerce légitime, il n'était pas nécessaire d'être incorporé, tout individu peut faire des affaires de ce genre. Mais l'incorporation n'a été demandée que pour tromper le public et afin de mettre les directeurs à l'abri. Quoi qu'il en soit, toutes ces compagnies se prévalent dans leur prospectus du fait qu'elles possèdent chacune une charte du gouvernement fédéral, et je crois que le gouvernement devrait adopter les mesures qui sont à sa disposition pour les supprimer. Ces compagnies abusent de leurs chartes. Elles ne remplissent pas le but pour lesquelles elles ont été établies. Je crois que le gouvernement devrait faire annuler leurs lettres patentes. Il est possible que le ministre de la Justice, après avoir étudié leur constitution, en arrive à la conclusion que des procédures criminelles devraient être prises pour complicité et fraude. Il n'y a pas de doute que les promoteurs savent qu'ils ne pourront pas payer ce qu'ils promettent. Ils savent que c'est une exploitation. Il y a donc ouverture à une accusation de complicité pour frauder le public. Je ne voudrais pas prendre sur moi de dicter au ministre de la Justice la procédure à adopter ; je suis convaincu qu'il saura trouver un remède à cette situation. Tout ce que je désire, c'est qu'on mette promptement fin à l'exploitation du public par ces compagnies.

Sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Avant que mon honorable ami reprenne son siège, peut-il me dire s'il a pensé au moyen que le gouvernement pourrait adopter ?

M. L. P. DEMERS : Je crois qu'il y aurait un moyen efficace dans le *scire facias* pour faire annuler les lettres patentes de ces compagnies. Ce sont des sociétés qui ne remplissent pas le but de leurs chartes. Elles ne font que recevoir l'argent du public, et le gouvernement serait justifiable d'appliquer le *scire facias*, s'il ne juge pas à propos d'adopter des procédures criminelles. Dans tous les cas, dans mon humble opinion, il y a matière à intervention du gouvernement.

Sir WILFRID LAURIER : M. l'Orateur, il n'y a pas le moindre doute que les compagnies auxquelles l'honorable député vient d'attirer l'attention de la Chambre sont simplement de la fraude organisée. Il n'y a pas de doute qu'elles ne remplissent pas le but pour lequel elles ont été incorporées. Elles violent leurs chartes ouvertement. Leur existence est légale, mais leurs opérations sont illégales. Au lieu de poursuivre le but pour lequel elles ont été incorporées, elles s'en écartent délibérément. Et je m'accorde avec mon honorable ami, qu'il n'y a que deux classes de gens dans ces sortes d'affaires : les voleurs et les volés, comme il est dit dans l'article de journal qu'il vient de lire.

La difficulté est de remédier à cet état de choses. Mon honorable ami propose que le gouvernement prenne des mesures immédiates pour faire annuler les chartes de ces compagnies par voie de *scire facias*. C'est une procédure qui compète à tout sujet de Sa Majesté.

A tout événement, comme l'attention du gouvernement a été attirée sur ce point, je demanderai à l'honorable ministre de la Justice de s'en occuper immédiatement afin de mettre un terme à un état de choses aussi déplorable. Et comme mon honorable ami a, je crois, atteint son but, je lui demanderai de retirer sa motion.

BILL MODIFIANT L'ACTE DES CHEMINS DE FER.

Reprise de la discussion de la motion de M. Fitzpatrick,—Que le bill (No 2) Acte à l'effet de modifier l'Acte des chemins de fer, 1903, soit référé au comité des chemins de fer, canaux et télégraphes.

Le très honorable sir WILFID LAURIER (premier ministre) : La motion du ministre de la Justice était à l'effet de référer ce bill au comité des chemins fer, canaux et télégraphes. Si je me rappelle bien, le chef de l'opposition désirait que ce bill fût renvoyé au comité général de la Chambre parce qu'il désirait en discuter les termes, ou quelque chose de cette nature.

M. R. L. BORDEN : Tout en reconnaissant la force de l'argument que diverses compagnies ont le droit de se faire entendre avant que le bill soit voté, je pense qu'il y aurait quelque avantage à le renvoyer au comité génral pour y faire l'objet d'un examen portant sur certains aspects de cette question.

Sir WILFRID LAURIER : Je demande que cette affaire soit réservée, vu l'absence du ministre de la Justice.

M. R. L. BORDEN : Mon très honorable ami n'aura pas d'objection à ce que nous examinions le bill en comité général ?

Sir WILFRID LAURIER : Non, avec l'entente que finalement le bill sera considéré en comité général.

M. R. L. BORDEN : Je ne voudrais pas qu'on crût que je cherche à imposer une ligne de conduite à mon honorable ami de Lincoln-et-Niagara (M. Lancaster). J'ai fait cette proposition dans la pensée qu'il serait de l'intérêt public de discuter les détails du bill en comité général. Je sais que mon honorable ami de Lincoln-et-Niagara a des opinions bien tranchées sur le sujet.

Sir WILFRID LAURIER : Je ne voudrais pas, moi non plus, chercher à régler la conduite de l'honorable député de Lincoln-et-Niagara. Mais nous réussirons peut-être ultérieurement à modifier ses vues.

AMENDEMENT AU CODE CRIMINEL.

Reprise de la discussion de la motion de M. Lancaster,—Que le bill (No 3) Acte à l'effet de modifier le code criminel, 1892, soit maintenant lu pour la seconde fois.

Sir WILFRID LAURIER : Le ministre de la Justice a prié mon honorable ami de Lincoln et Niagara (M. Lancaster) de retirer cette proposition de loi. Il sait que le gouvernement ne saurait y acquiescer. Mais s'il tient à le présenter, c'est son droit. Le ministre de la Justice a exprimé l'espoir récemment que l'honorable député le retirerait.

M. LANCASTER : Le ministre de la Justice a dit qu'il allait s'occuper de cette question dans un bill général qu'il allait présenter et qu'il ne voyait aucun inconvénient à ce que les deux fussent examinés en même temps.

SUBSIDES.

La Chambre en comité des subsides.

Douanes.—Appointements et dépenses imprévues des divers ports dans diverses provinces et dans les Territoires du Nord-Ouest, y compris la rétribution supplémentaire pour le travail en dehors des heures régulières, nonobstant toute disposition de l'Acte du service civil, $1,184,865.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre voudra-t-il commencer par expliquer l'augmentation de $25,000 ?

L'honorable W. PATERSON (ministre des Douanes) : D'une manière générale ce crédit est destiné à solder les frais du service supplémentaire qui sera requis en divers endroits éloignés. La besogne du département augmente très vite, comme l'honorable député le sait, et on estime qu'il nous faudra un personnel plus nombreux en certains lieux. Dans ce crédit se trouve comprise une somme que nous jugeons équitable d'affecter, en tout ou en partie, à l'augmentation, dans une légère mesure, des appointements de ceux de nos fonctionnaires dont les services, dans l'opinion du département, leur donnent droit à quelque chose de plus qu'ils ne reçoivent actuellement. On calcule que $25,000 seront absorbés de cette manière dans le cours de l'année prochaine.

M. R. L. BORDEN : Le ministre a, sans doute, fait préparer par les fonctionnaires de son ministère un état indiquant les ports qui demandent une augmentation de personnel. Il serait bon de soumettre ces renseignements à la Chambre.

L'honorable M. PATERSON : Nous n'aurions pas estimé qu'il eût été justifiable de demander un crédit d'un chiffre inférieur à celui-là. On nous a présenté de nombreuses demandes relativement aux augmentations de traitement et nous en tiendrons juste compte, avant d'expliquer ce crédit. Toutefois, il nous serait impossible de faire droit à toutes les demandes, et force nous sera de consulter les rapports des chefs de bureaux touchant les mérites de ces diverses demandes, les augmentations à effectuer et les employés qui devront en bénéficier. L'année dernière, au port de Montréal, les appointements inférieurs à $500 ont été relevés jusqu'à $500 ou peut-être même $550. A Toronto, les appointements de ces employés ont subi le même relèvement. Sans doute ce sont les fonctionnaires les moins rétribués qui ont bénéficié de ces augmentations. En outre, lorsque les affaires des ports de moindre importance accusaient un certain développement, nous avons accordé des augmentations à quelques-uns des employés attachés au service de ces ports.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai pas bien saisi la pensée du ministre, et je ne sais si ce gonflement de crédit tient à l'augmentation du personnel ou bien s'il doit être affecté au relèvement du traitement des employés actuels. Le ministre ne s'est pas expliqué assez clairement à cet égard. Il importe de savoir si ce crédit est affecté à

l'augmentation du personnel ou au relèvement de la rémunération des employés actuels. Le ministre devrait être en mesure de nous dire quelle partie de ce crédit est affectée soit à l'augmentation du personnel soit au relèvement des appointements que touchent les fonctionnaires actuels ; car à mon avis, il ne convient pas que la somme qui a été votée pour un service en soit détournée par le ministre et appliquée à un autre service. Aux yeux d'une société commerciale, un exposé de faits aussi vague et aussi décousu n'inspirerait guère de confiance aux actionnaires.

Si le ministre veut relever les traitements pourquoi ne présente-t-il pas au comité un état indiquant le chiffre des augmentations, et s'il veut augmenter le personnel, pourquoi, lorsqu'il nous demande une somme supplémentaire de $25,000, ne nous renseigne-t-il pas sur les augmentations à effectuer sur les ports auxquels elles sont affectées et sur l'objectif visé ? Le ministre s'est borné à faire allusion, d'une façon assez vague, à l'augmentation du personnel et à celui des traitements que touchent les fonctionnaires. Ce crédit s'applique-t-il à ces deux usages ? En pareilles circonstances, comment veut-il répartir ce crédit ? S'il s'agit d'augmentation d'appointements, quel est le chiffre de ces augmentations et pourquoi le ministre les accorde-t-il ? S'il s'agit de l'augmentation du personnel, à quels ports cela s'applique-t-il, et comment justifie-t-il la chose ?

L'honorable M. PATERSON : J'ai déjà élucidé la question. Voilà la somme que nous estimons d'inscrire au budget afin de pourvoir au surcroît de besogne aux postes de douane secondaires, tout en laissant une marge qui nous mettra en mesure de relever les appointements de quelques fonctionnaires attachés à ce service, si nous les en jugeons dignes.

L'honorable député demande des renseignements circonstanciés. Je me ferai un devoir de lui donner tous les renseignements possibles ; mais il m'est impossible de satisfaire parfaitement sa curiosité. Ces deniers seront dépensés au cours de l'exercice 1904-05, et ils couvrent une période d'une année. Il est possible qu'au cours de l'exercice auquel ces crédits sont affectés, il surgisse des événements qui nous autorisent à nommer de nouveaux fonctionnaires. Ainsi, les affaires peuvent prendre un développement subit dans quelques nouveaux ports. De quelque autre endroit où il n'y a pas encore de bureau établi, il nous vient des demandes d'amélioration, et dans l'intérêt du public, nous jugeons utile d'y établir un bureau de douane. Alors, force nous est bien de nommer un fonctionnaire attaché à ce bureau. Il n'en saurait être autrement, lorsque les affaires se développent avec tant de rapidité, et évidemment il est impossible de donner au comité les renseignements circonstanciés que demande l'honorable député. L'administration des affaires deviendrait impossible, en pareilles circonstances. C'est donc au comité qu'il appartient de décider si, eu égard au gonflement des recettes et à l'augmentation de la besogne survenue au ministère des Douanes, il met à notre disposition un crédit exagéré, en nous accordant $25,000, pour faire face à la dépense qu'il faudra peut-être effectuer au cours de la prochaine année fiscale.

M. R. L. BORDEN : L'embarras relativement à l'attitude du ministre, c'est qu'il ne met pas le comité en lieu de se prononcer en connaissance de cause. Supposons qu'il demande au comité $250,000 au lieu de $25,000, le comité serait alors tout aussi autorisé à voter la première somme que la dernière ; car il lui faudrait se contenter des prévisions du ministre et de ses fonctionnaires.

Le comité ne possède aucun renseignement au sujet de ce crédit. Il est sans doute d'humeur à accorder au ministre les crédits voulus, pour l'administration des affaires du pays et pour faire face au surcroît de besogne qui se présente. Ce que je reproche au ministre, c'est qu'il se contente de nous donner un aperçu général des sommes dont il aura besoin et il serait tout aussi autorisé à demander $250,000 que $25,000. Le comité serait tout aussi autorisé à voter la première somme que la dernière. En réalité, le comité ne possède aucun renseignement l'autorisant à voter l'une ou l'autre de ces sommes. Le ministre aurait dû demander à ses fonctionnaires un rapport établissant certains faits, pour l'édification du comité qui alors aurait été en mesure de voter un crédit supplémentaire, en sus du montant demandé l'année dernière. Le ministre pourrait-il me dire le chiffre de la dépense effectuée l'année dernière, et se rattachant à ce crédit.

L'honorable M. PATERSON : L'estimation présentée l'année dernière était assez précise. Ce crédit s'étend jusqu'au premier juillet et vers cette époque, il aura sans doute été à peu près tout dépensé. L'honorable député affirme que nous pourrions tout aussi bien demander $250,000 que $25,000, mais s'il veut bien réfléchir un instant, il comprendra que c'est là une supposition toute gratuite.

M. R. L. BORDEN : Je croyais adresser un compliment flatteur au ministre en affirmant qu'il serait tout aussi bien autorisé à faire la première demande que la seconde, car alors il aurait plaidé urgence. Ma pensée en faisant cette affirmation, c'est que nous pouvons tout aussi bien lui confier $250,000 que $25,000.

L'honorable M. PATERSON : Si l'honorable député a voulu faire mon éloge, je ne saurais lui en tenir rancune. Si nous avions demandé une augmentation de $250,000 sur une totalité de $1,159,000, l'honorable député aurait alors été encore plus autorisé qu'il ne l'est maintenant à demander des rensei-

gnements circonstanciés. Il n'ignore pas, sans doute, le surcroît de besogne survenu au ministère. Je vais présenter au comité une statistique établissant le progrès effectué dans ce sens.

Ministère des Douanes, service extérieur, pour l'exercice financier 1903-04 :

Budget des dépenses pour 1903-04	$1,402,105 00
Budget des dépenses pour 1904-05	1,436,565 00
Augmentation	$ 34,460 00

L'augmentation projetée dans le budget des dépenses est donc de 2·45 pour cent.

Recettes douanières en 1901-02.	$32,425,532 31
Recettes douanières en 1902-03.	37,110,354 59
Augmentation en 1092-03.	$ 4,684,822 28

Les recettes de 1903-03 accusent donc une augmentation de 14·44 pour cent sur celles de 1901-02. Les recettes douanières, pour les neuf mois finissant le 31 mars 1904 ont atteint le chiffre de $30,163,263.79. Dans l'hypothèse où les recettes de tout l'exercice seraient sur le pied des recettes perçues au cours des neuf premiers mois, le revenu de l'année fiscale atteindrait le chiffre de $40,-217,685.04, soit une augmentation de $3,107,-330.45, soit 8.37 pour cent. On le voit donc, tandis que l'augmentation des dépenses, suivant nos prévisions n'est que de 2·45 celle des recettes sera de trois fois plus élevée. A ce gonflement de recettes correspond un développement correspondant du volume des affaires comme l'établit l'état que voici :

Les déclarations à l'entrée, en 1901-02, ont atteint le chiffre de 797,911, et en 1902-03, celui de 840,477, soit un accroissement de 5·33 pour 100. Les déclarations à la sortie, en 1901-02, ont atteint le chiffre de 231,672, et en 1902-03, celui de 250,599, soit une augmentation de 8·17 pour 100. Les rapports des compagnies de chemins de fer à l'entrée en 1901-02, se sont élevés au chiffre de 709,-791, et en 1902-03, à 801,713, soit une augmentation de 12·95 pour 100.

Les rapports de la navigation prouvent aussi que les affaires se sont développées, puisqu'en 1901-02, le nombre de vaisseaux naviguant sur mer ou faisant le cabotage, qui sont arrivés aux ports douaniers du Canada, s'élève à 110,368, et en 1902-03 à 126,-474, soit une augmentation de 14·50 pour 100. Le nombre de vaisseaux naviguant sur mer ou se livrant au cabotage, qui sont partis des ports douaniers du Canada en 1901-02 s'est élevé à 105,452, et en 1902-03 à 120,502, soit une augmentation de 14·27 pour 100.

Le coût de la perception des recettes douanières au cours de la dernière année fiscale, 1902-03, a été de 3·31 pour 100, le chiffre le moins élevé atteint de ce chef, depuis 1868, sauf l'année 1883, où le pourcentage a été de 3·26. Pour l'exercice 1894-95, le coût de la perception a atteint le chiffre de 5·13 pour 100; et si on applique le coût de perception pour cet exercice aux recettes de 1902-03, on constate qu'il aurait fallu dépenser $1,903,-761 pour la perception des recettes du dernier exercice, soit $674,732.48 de plus que nous n'avons réellement dépensé pour ce service.

Pour l'exercice 1894-95, les recettes douanières ont atteint le chiffre de $17,890,516.94.

Pour l'exercice 1902-03, les recettes de la douane se sont élevées à $37,110,354.59, soit une augmentation de $19,219,837.65, soit plus de 107 pour 100.

Au cours de l'exercice 1894-95, le nombre des déclarations à l'entrée et à la sortie prises collectivement, a été de 591,487, et en 1902-03, de 1,091,046, soit une augmentation de plus de 84 pour 100. Pour l'exercice 1894-95, le nombre des rapports de compagnies de chemins de fer, à l'entrée et à la sortie, pris collectivement, s'est élevé à 574,721 et en 1902-03, à 1,048,845, soit une augmentation de plus de 82 pour 100.

Pour les traitements et les dépenses imprévues aux divers ports du pays, je ne demande qu'une augmentation de $25,000, montant peu considérable, si l'on tient compte du fait que dans le service extérieur de mon ministère, il y a plus de 1,700 fonctionnaires.

Pour le service de l'inspection, le conseil des douanes, le bureau de la statistique et le service de répression de la contrebande, je demande une augmentation de $10,000.

Au service de la statistique sont attachés au delà de 53 fonctionnaires dont les traitements sont imputables sur ce crédit, et une augmentation de $50 accordée à chaque fonctionnaire reviendrait à $2,650.

Il y a plusieurs autres fonctionnaires qui ne touchent que de minimes appointements. En outre, je m'efforce d'augmenter le personnel du conseil des douanes, et cela afin d'obtenir des renseignements complets sur les valeurs marchandes des importations.

En outre, je m'efforce, en ce moment, d'augmenter le personnel du conseil des douanes, et cela afin d'obtenir des renseignements complets au sujet de la valeur marchande des importations.

Les députés de la gauche prétendent que l'augmentation des recettes n'entraîne pas nécessairement un surcroît correspondant de besogne et que la perception de cent dollars n'impose pas plus de travail aux employés que la perception de dix dollars ; et à mon avis, cet argument ne manque pas de force. Cette proposition est vraie, en un certain sens ; mais la statistique que je viens de citer établit que le volume des affaires s'est fortement gonflé. Ce serait faire perdre à la Chambre un temps précieux que de m'attarder à donner ces chiffres.

Cette statistique est absolument exacte et elle démontre que si, d'une part, les recettes douanières accusent une augmentation dont il faut se féliciter, d'autre part, il est survenu un surcroît de besogne. C'est un fait d'expérience qu'il est impossible d'établir

avec précision l'évaluation budgétaire des sommes dont le pays aura besoin dans quinze mois. Il faudra peut-être créer, dans l'intérêt du pays, certains postes de douane, au service desquels force nous serait d'attacher des employés, et on le comprend, il serait impossible de prévoir, en ce moment, les événements qui surgiront et le développement qui pourra se réaliser dans ces localités. La statistique en question prouve que la besogne du ministère se développe actuellement à une allure beaucoup plus rapide qu'au cours même des deux ou trois années écoulées. Il y a quelque temps, nous pensions que les recettes douanières avaient atteint leur point culminant; mais nous faisions erreur sans doute, puisque ces recettes semblent actuellement aussi élastiques que jamais. Au cours des neuf derniers mois de l'exercice, les recettes douanières ont invariablement accusé, chaque mois, une forte augmentation. A la fin de l'année fiscale, nous constaterons probablement que l'excédent des recettes de l'exercice sera de trois à quatre millions de dollars supérieur à celui du dernier exercice dont le rendement était censé phénoménal. Je le répète, je me borne à donner ici de simples évaluations budgétaires. Lorsqu'il s'agit d'un ministère aussi vaste que celui des douanes, se ramifiant par tout le pays ; si l'on se rappelle que les courants et l'orientation du commerce se modifient sans cesse ; si l'on songe aux multiples demandes venant de l'ouest et d'ailleurs, relativement à l'établissement de bureaux de douanes, demandes auxquelles il nous a été impossible d'accéder pour le moment, mais auxquelles, dans l'intérêt du pays, il faudra peut-être pourvoir plus tard, on le comprend, il ne serait nullement légitime d'exiger que nous soyons en mesure de discuter les modifications qui pourront devenir d'urgence dans quinze mois d'ici. Les fonctionnaires du ministère sont d'avis que cette augmentation de $25,000 est le chiffre le moins élevé qu'il soit prudent de demander. On le comprend, je tiens autant que tout autre ministre à ce que mes évaluations budgétaires soient aussi modérées que possible ; mais les fonctionnaires du ministère sont d'avis qu'il ne serait pas prudent de demander une somme inférieure à ce chiffre.

M. R. L. BORDEN : Je ne m'attendais guère à voir le ministre se poser en prophète, rôle qu'il semble croire nécessaire de jouer. Personne ne s'imagine que le ministre ou ses fonctionnaires puissent nous dire avec précision les changements qui s'effectueront d'ici à quinze mois. Toutefois, en réalité, il ne s'agirait que de huit ou neuf mois ; car, si le parlement est convoqué en janvier prochain, le ministre pourra nous présenter un budget supplémentaire. Même pour une période de huit mois, je ne lui demande point de se poser en juge infaillible ou même en prophète, mais bien de nous indiquer un seul endroit où il se propose d'augmenter le personnel ou de relever les traitements des fonctionnaires, au besoin. Il doit être au courant de la situation actuelle. On nous a présenté une évaluation de l'accroissement des recettes jusqu'à la fin de l'exercice actuel; et ceux qui sont chargés de cette besogne devraient être en mesure de nous donner les renseignements que je demande. Le ministre nous dit que le personnel du service de la statistique se compose de 53 fonctionnaires. Est-ce que les travaux de ces employés se bornent à l'œuvre consignée dans le rapport du ministre ou bien se sont-ils jamais appliqués à un travail du genre de celui que je demande ? Nos importations accusent une forte augmentation. Est-ce qu'il existe au ministère une statistique indiquant la somme de main-d'œuvre appliquée à la fabrication ou à la production de ces articles ? Ce serait là un renseignement précieux aux yeux du public. Les fonctionnaires du ministre ont-ils étudié la question de savoir s'il ne serait pas possible d'employer au Canada une partie importante de cette main-d'œuvre, dans la production ou la fabrication de ces marchandises ? Il importe, sans doute, de faire produire au pays même tous les articles qu'il est possible d'y fabriquer. Ne serait-il pas important que le ministère fît certaines recherches au sujet de ces importations, afin de constater dans quelle mesure il sera possible de produire au pays les articles en question? Je ne sache pas que le ministre ait jamais étudié cette question, depuis qu'il a la direction de son ministère, et j'ignore même si quelqu'un de ses prédécesseurs a tenté la chose. A tout événement, je serais bien aise qu'il renseignât le comité sur cette question ou au moins qu'il nous fît connaître son avis au sujet de ma proposition.

L'honorable M. PATERSON : Si je saisis bien la pensée de l'honorable député, sa proposition n'entre point dans les attributions du bureau de statistique établi au ministère des Douanes.

La besogne de ce bureau se borne exclusivement à la compilation de la statistique relative à notre ministère. Le statisticien fédéral qui prépare l'Annuaire statistique s'est peut-être occupé de la question ; je ne saurais toutefois l'affirmer positivement, car je n'ai pas lu son dernier annuaire.

Le ministère du Commerce se tient au courant de la statistique du commerce avec les pays étrangers ; mais je ne sache pas qu'il ait rien publié dans le sens indiqué par l'honorable député. Pour mon propre compte, tous les renseignements qu'il est possible d'obtenir relativement aux industries et au commerce du pays sont sans doute fort précieux ; toutefois, à mon avis, il ne serait guère facile de réaliser l'objectif visé par l'honorable député. Ainsi, tout le monde en convient, le coton brut, dont l'importation au pays atteint un chiffre très élevé est un arti-

cle que le pays ne peut produire et qui par conséquent, doit être admis en franchise. L'honorable député, je suppose, vise surtout les articles fabriqués. C'est là une question fort compliquée, car nombre d'articles fabriquées sont admis en franchise ou n'acquittent que 5 ou 10 pour cent de droit ; et en cela, nous visons à favoriser le développement du commerce du pays et à créer du travail. C'est cette matière première qui entre dans la fabrication d'autres articles produits au pays ; et ceux qui exploitent cette industrie tiennent à ce que cette matière première ne soit frappée que de droits minimes, ou bien qu'elle soit admise en franchise. On le voit donc, il n'est guère facile d'obtenir de renseignements précis sur la quantité de main-d'œuvre qui pourrait être utilisée dans la fabrication de ces articles. Citons, entre autres exemples, les grandes presses mécaniques et les machines destinées aux fabriques de papier. Tout le monde en convient sans doute, d'ici à nombre d'années, tant que la population du pays ne se sera pas gonflée de plusieurs millions d'habitants, il serait impossible d'établir avantageusement au pays une seule fabrique pour la production de ces articles. Les industriels qui utilisent ces machines nous demandent pourquoi nous frappons de droits les machines destinées à la fabrication du papier, et d'un droit moins élevé les presses à imprimer qui ne sont pas produites au pays et que le pays ne saurait probablement produire d'ici à quelque temps. Ceux qui utilisent ces machines prétendent que nous les grevons d'impôts, bien qu'ils emploient dans leurs usines un grand nombre d'ouvriers. On le voit donc, la question est fort complexe. Si l'honorable député me demande d'étudier la question et de la discuter avec mes fonctionnaires, je dois lui dire que je serai bien aise de me rendre à ses vœux à cet égard, dans la mesure de mes forces. Nous avons tout à gagner à nous éclairer sur toutes les questions se rattachant à l'industrie et au commerce.

M. R. L. BORDEN : Il ne s'agit pas de savoir si nous sommes en mesure de fabriquer certains articles au pays. Je m'accorde à dire avec le ministre (M. Paterson) que la question est complexe, et j'ajoute qu'il est parfois difficile d'obtenir les renseignements voulus à cet égard. Mais par là même que cette question est fort complexte et qu'il est difficile de puiser à une source quelconque des informations sur le point même que l'honorable député a mentionné, le gouvernement, à mon avis, ferait acte de sagesse, en recueillant les renseignements de cette nature, et en cela, il consulterait non seulement le bien du pays, mais encore le bien du ministère auquel préside l'honorable ministre, et les intérêts de ceux à qui il incombe d'élaborer la loi fiscale.

Quant il s'agit de réformer le tarif, la première difficulté qui surgit, c'est la question même que nous sommes en train de discuter. Force est aux ministres de parcourir le pays, afin de consulter les différentes catégories d'industriels et de recueillir les renseignements voulus, pièce à pièce. On contribuerait puissamment à la réalisation de cette œuvre, en créant soit au ministère des Douanes soit au ministère de la Justice, un personnel auquel l'on confierait l'étude de ces questions, la compilation de ces rapports et la recherche des renseignements de nature à éclairer ceux qui tiendraient à savoir s'il serait possible d'entreprendre avec profit au pays la fabrication de tel ou tel article, et en disant " avec profit ", j'entends au bénéfice du pays dans son ensemble, et non pas seulement au profit des industriels qui voudraient se livrer à l'exploitation de cette industrie, sous un régime fiscal à droits fortement protecteurs.

Voici donc la question qui se pose : relativement à pareille industrie, le pays bénéficierait-il de l'établissement d'un tarif de nature à faciliter l'exploitation de cette industrie au Canada ? Aujourd'hui nous ne pouvons obtenir que les plus maigres renseignements sur ce sujet. Que le gouvernement crée dans quelque ministère un service de statistique dont le personnel se livrerait à l'étude de pareilles questions, et il en résultera de grands avantages, du moment que nous voulons accorder aux industriels de ce pays une certaine mesure de protection. Je n'impute pas à crime à l'honorable ministre l'impuissance où il se trouve de nous éclairer à ce sujet ; mais à mon avis, il devrait non seulement discuter la chose avec ses fonctionnaires, mais en outre veiller à ce que ce service se réalise, soit dans son propre ministère, soit dans quelque autre ministère. Je me figurais que M. Bain, le sous-commissaire, dont le ministre a obtenu les services l'année dernière, aurait pu se consacrer à pareille œuvre ; mais, apparemment il n'a pas été en mesure de s'occuper de la chose. Il se rencontre peut-être dans les bureaux du ministère quelques fonctionnaires qui n'ont pas un surcroît de besogne et qui pourraient ajouter cette besogne à leurs devoirs actuels. Si tous les fonctionnaires du ministère ont un surcroît d'ouvrage, alors il importerait grandement, à mon avis, d'organiser un service de statistique de ce genre.

Le ministre nous a dit que son collègue, le ministre du Commerce, s'occupe aussi de ce genre de statistique, mais j'ignore s'il a jugé à propos d'étudier cette question ; s'il l'a fait, il n'a pas daigné nous éclairer à cet égard.

Le très honorable sir RICHARD CARTWRIGHT (ministre du Commerce) : Nous avons bien fait quelques recherches dans ce sens, relativement à la quantité de main-d'œuvre employée dans les diverses industries du pays. Je dois dire à l'honorable député (M. R. L. Borden) que s'il veut bien consulter les derniers rapports du recensement, il constatera que cette question a été l'objet des recherches et d'une étude assez approfondie. Dans la mesure où l'on peut

ajouter foi aux déclarations des différentes catégories d'industriels, touchant la quantité de matière première employée dans leurs établissements, la proportion de main-d'œuvre, l'intérêt sur le capital et l'outillage, etc., je puis affirmer que les renseignements les plus circonstanciés à cet égard figurent dans les rapports en question. Sans doute, ces rapports ne sont pas encore livrés à la publicité ; mais dans quelques semaines, je l'espère, ils seront mis à la disposition de l'honorable député, qui y trouvera tous les renseignements désirables.

M. R. L. BORDEN : Ces renseignements nous seraient sans doute utiles dans la mesure même où nous fabriquons les articles que nous importons ; mais à l'égard des articles de fabrication étrangère et qui ne sont nullement fabriqués au pays, les rapports du recensement ne nous donneront peut-être pas tous les renseignements voulus.

L'honorable M. PATERSON : Pour la solution de cette question, il faut attendre les rapports du recensement.

M. R. L. BORDEN : Ces renseignements ne nous seraient d'aucune utilité à l'égard de nombre d'articles ; tout au plus nous serviraient-ils relativement aux articles actuellement fabriqués au pays.

L'honorable M. PATERSON : Précisément ; mais quel meilleur texte à consulter que le recensement des diverses industries du pays, avec indication de la quantité de matière première, le nombre d'ouvriers employés et le produit total ? Il serait facile de tirer de ces données les déductions voulues. C'est là sans doute l'œuvre à laquelle se consacre le statisticien fédéral. Les rapports du recensement constituent peut-être la meilleure source de renseignements à cet égard. De cette façon, il serait facile de s'éclairer sur la valeur des industries nationales et de constater si l'emploi d'un certain nombre d'ouvriers dans l'exploitation de telle ou telle industrie ajoute à la valeur de certains matériaux dans une mesure définie et si cette augmentation de valeur compense amplement l'augmentation de main-d'œuvre. Cela nous permettrait de tirer les déductions voulues.

M. R. L. BORDEN : Le ministère du Commerce pourrait coopérer à cette œuvre. En outre, je suppose, il est certains fonctionnaires attachés d'une façon permanente au service de recensement.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : A mon avis, la proposition de l'honorable député est digne d'application. Seulement, je lui ferai observer qu'on réaliserait mieux cet objectif par l'établissement d'un certain service se rattachant au bureau du recensement.

M. R. L. BORDEN : Chose assez singulière, j'allais précisément formuler le même avis.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Cette proposition mérite certainement étude.

M. R. L. BORDEN : J'allais précisément exprimer l'avis que vient de formuler le ministre du Commerce. Force est bien au gouvernement d'organiser le personnel du bureau du recensement à chaque période décennale. Aujourd'hui, ce service semble tout à fait désorganisé, bien qu'à vrai dire il soit possible que les députés de la gauche nourrissent certains préjugés à cet égard. L'organisation de ce bureau a été fort défectueuse, au cours des trois années écoulées ; mais je m'abstiens d'appuyer sur ce point, afin de ne pas envenimer la discussion. Si l'on créait un bureau de ce genre qui se consacrerait d'année en année à une étude suivie de ces questions, il est de toute probabilité qu'à la fin de la prochaine période décennale, le personnel de ce bureau aurait toutes les aptitudes voulues pour confectionner le recensement. En effet ces fonctionnaires seraient alors parfaitement dressés et rompus au métier et on pourrait leur confier la direction du personnel des différents services du recensement, quand arriverait l'heure de commencer ces travaux à la fin de la période décennale. En attendant, leur œuvre serait de la plus grande utilité au pays, si nous tenons à maintenir en vigueur un tarif protecteur de nos industries. Le ministre du Commerce et son collègue le ministre des Douanes, je l'espère, étudieront la question sérieusemennt.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Pour mon propre compte, je verrais d'un très bon œil la proposition de l'honorable député, pourvu que mes collègues soient d'avis qu'elle puisse être mise à exécution sans entraîner trop de frais. Cette proposition s'impose d'autant plus à notre approbation que force nous est bien de confectionner le recensement dans les Territoires du Nord-Ouest à chaque période quinquennale.

M. SPROULE : A mon avis, la Chambre a droit d'être plus amplement renseignée sur l'article en discussion. Le ministre ne nous dit point sur quoi il s'appuie pour demander cette augmentation de $25,000. Il affirme, il est vrai, que les frais de perception des recettes douanières accusent une augmentation et que le chiffre des importations a augmenté ; mais il nous dit point le rapport qui existe entre ce gonflement de dépenses et l'accroissement de la besogne. La plupart des fonctionnaires, je suppose, touchent leur rémunération sous forme d'un traitement annuel. En pareilles circonstances, le ministre devrait être en mesure de nous indiquer les ports où l'augmentation des affaires nécessite le relèvement des traitements. Au moins le ministre devrait-il être en mesure de nous dire quelle est la catégorie de fonctionnaires qui doivent bénéficier de cette augmentation de traitement. Sans doute, une partie de ce crédit sera affectée aux dépenses imprévues ; mais

la plus forte partie de cette augmentation de crédit sera sans doute appliquée au relèvement du traitement de certaines catégories d'employés, en certaines localités. Le ministre devra nous éclairer sur ce point. Il a dû faire quelque calcul avant de décider qu'il aura besoin de $2,500 et nous tenons à savoir sur quelles données il s'appuie.

L'honorable M. PATERSON : Eh bien, pour ne citer qu'un exemple, dans le port de Montréal, port d'une grande importance, l'honorable député le sait, nous songeons à opérer une réforme. Les commis préposés aux inscriptions dans ce qu'il est convenu d'appeler "le grand bureau" y exercent leurs fonctions depuis longtemps, et leurs traitements sont demeurés uniformes. On donne à quelques-uns de ces fonctionnaires les noms de douaniers, ils sont préposés au débarquement des marchandises et à la répression des fraudes et de la contrebande. Ils sont attachés au service intérieur, mais ils estiment leurs appointements tout à fait insuffisants. Ils nous ont donc demandé de participer à la besogne faite durant les heures surérogatoires. L'honorable député le sait, certains fonctionnaires avaient coutume de rendre certains services surérogatoires aux compagnies de navigation et de chemins de fer, et ils étaient rémunérés par ces compagnies elles-mêmes. Or, l'année dernière, nous avons demandé au comité de sanctionner une réforme à cet égard, réforme par laquelle le gouvernement se chargerait de tous les frais payés jusque-là par les compagnies. Les commis employés dans le grand bureau prétendent qu'en raison de l'insuffisance de leurs traitements, il leur est impossible de pourvoir convenablement à leur entretien, et voilà pourquoi ils nous ont demandé une part de cette besogne de nuit ou travail surérogatoire. Cependant, nous n'avons pas cru utile de leur confier de besogne supplémentaire. Leur tâche est fort importante : ce sont ceux qui font les inscriptions des marchandises en douane. La célérité et l'exactitude dans l'expédition de cette besogne est de haute importance, et la perception des recettes est, en outre, directement intéressée dans cette besogne. A notre avis, quand un commis a consacré à cette tâche tous ses instants de neuf heures de la matinée jusqu'à 5 heures de l'après-midi, on peut affirmer que, règle générale, il a fourni une somme de travail intellectuel suffisante pour cette journée. Nous proposons donc de relever les appointements des fonctionnaires attachés à ce service, de façon à leur payer un minimum de $900, et d'exiger qu'ils ne se livrent point à des travaux surérogatoires et qu'ils ne reçoivent point de rémunération supplémentaire.

M. SPROULE : Quelle est la partie de ce crédit affecté au port de Montréal ?

L'honorable M. PATERSON : Environ $3,500. En outre, le port de Toronto se développe rapidement ; du reste, presque tous les ports sont en voie de progrès. Citons Winnipeg, entre autres. A mon entrée en charge, les recettes de ce port, si je ne me trompe, ne dépassaient guère un demi-million. Vers la fin de l'exercice, les recettes atteindront le chiffre de deux millions de dollars. L'année dernière, le comité a bien voulu mettre à notre dispositioon une augmentation de crédit, grâce à laquelle nous avons été en mesure d'augmenter le personnel à Winnipeg. L'année dernière, nous avons jugé d'urgence d'ajouter huit ou dix employés au personnel attaché à ce port. Sans cela, l'expédition de la besogne, à mon avis, eut été fort entravée. L'augmentation survenue dans le volume des affaires du port de Winnipeg est du meilleur augure sans doute, et je suis loin d'être convaincu que Winnipeg, dépasse toutes nos prévisions. Cependant, au cours de l'exercice 1904-5, on ne demandera pas une nouvelle augmentation de personnel. Le chef de l'opposition nous a fait observer que ce crédit couvre une période de temps finissant dans 15 mois d'ici, et nous a donné à entendre que nous pourrions demander au comité, la session prochaine, un crédit supplémentaire. L'année dernière, il nous a dit qu'il voyait d'un mauvais œil tant de crédits différents ; et il nous a demandé pourquoi nos évaluations budgétaires n'étaient pas assez élevées pour pourvoir aux besoins et parer à l'inconvénient de ces crédits supplémentaires. Voilà ce que nous nous efforcerons de faire, mais eu égard au gonflement des recettes et des frais de perception, il nous est impossible de faire l'évaluation des ressources et la prévision des dépenses d'une façon plus précise. Quand nous demandons une augmentation de crédit de $25,000, les honorables députés en conviendront, nos évaluations budgétaires sont aussi précises qu'il est possible de le faire.

M. McCREARY : Le ministre vient de nous parler des besoins du port de Winnipeg. Je tiendrais à savoir si on a formulé des griefs soit sur l'insuffisance du personnel attaché à ce port, soit sur l'insuffisance de leur traitement eu égard au renchérissement des vivres et du coût de la vie.

Au cours de l'année dernière, le coût de la vie a augmenté de 25 pour cent à 33½ pour cent : c'est là un fait parfaitement connu de tous ceux qui demeurent à Winnipeg. Je tiens d'un ancien citoyen d'Ottawa, qui est allé se fixer à Winnipeg, que pour une maison d'habitation offrant des installations similaires, le coût du loyer à Ottawa, serait de $20 par mois, tandis qu'il faudrait $45 à Winnipeg. Certaines maisons d'habitation dont le loyer était de $25 par mois, il y a deux ans, se louent actuellement $75 par mois. Quand on offre une bonne maison d'habitation à louer, il y a toujours une forte demande. Ainsi, il y a quelque temps, on publia une annonce portant que la maison de feu le Dr Lynch était à louer, et il n'y eut pas

moins de 89 demandes. J'ai entendu dire que les commis de la douane à Winnipeg se plaignent de l'insuffisance absolue de leur traitement. Le ministre devrait augmenter le personnel à Winnipeg, à North-Portal, à Régina et à tous les ports vers lesquels se dirige l'immigration américaine et où les immigrants se font inscrire. Force sera au ministre de relever les traitements, ou bien il se trouvera dans l'impuissance de se procurer les employés aptes à remplir ces emplois.

C'est un fait de notoriété publique qu'au cours de la dernière année, près de la moitié des employés du bureau de poste ont quitté le service, pour rechercher de nouveaux emplois. Nombre de commis de banque ont également abandonné le service des banques pour se consacrer à d'autres occupations plus lucratives. Si jamais il y a lieu de relever le traitement des employés et d'augmenter le personnel, c'est bien dans ces ports de l'ouest où l'accroissement des recettes est si remarquable.

On peut affirmer sans exaggération que, cette année, l'immigration venant des Etats-Unis au Canada atteindra probablement le chiffre de 60,000 ou 70,000. Cela va sans dire, les recettes douanières provenant de cette source n'accusent pas une forte augmentation, et voici pourquoi: supposant que ce chiffre représente 12,000 familles, chacune de ces familles compte, en moyenne, un chargement de wagon d'effets de colon. On le comprend donc, cela a créé un surcroit de besogne pour le ministère des Douanes, sans qu'il en résulte de recettes, parce que les effets de colons sont admis en franchise. La besogne expédiée par le personnel de la douane à Winnipeg est probablement dix fois plus élevée que celle expédiée à tout autre port du Canada, tandis que le rendement des recettes est inférieur à celui réalisé dans ces derniers. A mon avis, il y a lieu d'augmenter de 20 à 25 pour 100 le nombre actuel des employés, ainsi que le chiffre des traitements, et cela non seulement à Winnipeg, mais sur tous les points de la frontière, comme Gretna, Emmerson, Moosejaw, où nombre de colons, se dirigeant vers l'Alberta et d'autres points de l'ouest, font inscrire leurs effets.

L'honorable M. PATERSON : L'honorable député a parfaitement raison. Au moins trois fonctionnaires de la douane à Winnipeg, sinon un plus grand nombre, ont quitté le service au cours de l'année.

M. McCREARY : D'autres se préparent à suivre l'exemple de ces derniers.

L'honorable M. PATERSON : Un de ces employés, qui touchait un salaire de $950, nous a notifié avis de son départ. C'est un officier méritant et nous lui demandâmes s'il consentirait à demeurer au service de la douane moyennant un traitement de $1,100. Il nous répondit dans la négative, ajoutant qu'on lui offrait des appointements beaucoup plus élevés que ceux-là, et il prit sa feuille de route. Deux autres fonctionnaires, au moins, ont suivi l'exemple de ce dernier.

M. INGRAM : Quel est le nom de l'employé en question?

L'honorable M. PATERSON: R. B. Waugh.

M. McCREARY : Il touche aujourd'hui $3,000.

L'honorable M. PATERSON : En toute probabilité, avant l'expiration du délai fixé pour la dépense de ces deniers, il faudra augmenter le chiffre du personnel; je ne saurais dire toutefois dans quelle mesure. Bien que je sois disposé à fournir au comité tous les renseignements utiles, l'embarras c'est que lorsqu'il nous arrive de déclarer dans cette Chambre que nous nous proposons d'augmenter le nombre des employés attachés à un de nos ports, il survient immédiatement toute une avalanche de demandes d'emplois, accompagné de compte rendus des délibérations du parlement où il est question de la nomination de nouveaux fonctionnaires. Toute cela nécessite forte correspondance de notre part.

M. BLAIN : Le ministre devait nous soumettre un état relatif au nombre des employés permanents et surnuméraires attachés à son ministère. Cet état a-t-il été dressé?

L'honorable M. PATERSON : Le comptable m'informe qu'à l'époque où je pris la direction du ministère, il y avait 30 employés permanents et 7 surnuméraires. L'honorable député s'en souvient la déclaration en question se rattachant à une question posée, l'autre soir, au sujet d'un crédit afférent au service public. Qu'il relise cet article, et il verra que le nombre des employés permanents y est indiqué ; à la page 17, il trouvera les détails relatifs à la proposition dont il s'agit en ce moment. L'année dernière, c'est-à-dire au cours de l'exercice actuel, il y avait 34 employés permanents et 6 surnuméraires. Je le répète, nous voulons que ces six employés surnuméraires dont les appointements étaient payés à même le fonds des dépenses imprévues, deviennent permanents. En comptant ces six employés au cours de l'exercice 1904-5, outre 3 commis de la seconde classe cadette et 2 commis de la troisième classe, le personnel permanent se composera de 45 employés, sans surnuméraires.

M. BLAIN : C'est une augmentation de 25 employés.

L'honorable M. PATERSON : Non, il y avait 30 employés permanents et 7 surnuméraires, c'est-à-dire un total de 37 employés, à l'époque de mon entrée en charge, et aujourd'hui, il y en a 45, tout compris, soit une augmentation de huit.

M. INGRAM : Le ministre devrait nous soumettre un état des employés permanents et surnuméraires, tant dans le service extérieur que dans le service intérieur.

L'honorable M. PATERSON: Personne n'a demandé pareil état.

M. INGRAM : Je le demande aujourd'hui.

M. BLAIN : Le ministre nous a communiqué quelques-unes des raisons qui ont provoqué l'énorme accroissement de dépenses survenues dans son ministère, au cours de l'année dernière. Ces observations ne semblent s'appliquer qu'aux villes les plus importantes, Montréal, Toronto et Winnipeg. Le gonflement de dépenses dans ces villes semble légitime. Je désire, toutefois, appeler l'attention du ministre sur quelques petites villes de la province d'Ontario, afin qu'il nous éclaire sur l'accroissement des dépenses dans ces ports. Citons d'abord la ville de Berlin. L'accroissement des recettes perçues à ce port a doublé au cours des cinq ou six années écoulées; peut-être le ministre pourra-t-il nous renseigner sur l'accroissement du coût du service et l'augmentation du personnel? Citons encore Chatham et Cobourg. Le ministre peut être en mesure de nous expliquer l'énorme disproportion entre le gonflement des dépenses et l'accroissement du revenu dans ces deux villes.

M. PATERSON : A Berlin, si je ne me trompe, nous avons nommé un employé supplémentaire. A Chatham, depuis que je suis entré en charge, nous avons nommé également un employé supplémentaire. Si je ne me trompe, le ministère demande la nomination d'un nouveau fonctionnaire. La dépense accuse une certaine augmentation dans les villes qui ont donné de plus fortes recettes. Nous nous sommes toutefois efforcés de pratiquer l'économie dans la mesure du possible, et de n'augmenter les traitements que dans la mesure jugée nécessaire. Tout en essayant de tenir la balance de la justice égale, nous avons été en mesure de faire droit à toutes les exigences. Sans doute, nombre d'employés prétendent avoir droit à une augmentation de traitement, en raison du renchérissement de la vie et du développement des affaires dans les ports auxquels ces employés sont attachés. S'il nous fallait faire droit à toutes ces demandes—et il serait peut-être assez légitime de répondre à ces vœux—cela entraînerait la dépenses de dizaine de milliers de dollars au delà de ce que nous demandons actuellement.

M. BLAIN : Le ministre pourrait-il nous dire dans quelle ville d'Ontario il a nommé de nouveaux employés, au cours de l'année écoulée ?

L'honorable M. PATERSON : Je puis mentionner maintenant Brandford et Chatham. A London, il y en a deux.

M. BLAIN : Ma question se borne aux petites villes d'Ontario.

L'honorable M. PATERSON : A Niagara Falls, nous avons nommé un nouvel employé. Il n'y a eu que peu d'augmentation dans ces villes.

M. BLAIN : Je tiens à ce que le ministre me donne des renseignements précis à cet égard.

L'honorable M. PATERSON: Que l'honorable député me permette de prendre note de sa question et je ferai connaître ce renseignement au comité.

B. BLAIN : C'est parfait.

M. ARMSTRONG : M. le président, relativement à l'article que nous venons de discuter, je tiens à appeler l'attention du ministre du Commerce et du ministre des Douanes sur l'augmentation survenue, depuis 1896, dans les articles imposables importés de Grande-Bretagne et des Etats-Unis au Canada. De 1896 à 1902 nos importations de la Grande-Bretagne ont accusé une augmentation de $8,614,489, tandis qu'au cours de la même période, nos importations similaires des Etats-Unis ont accusé une augmentation de $6,163,670. Voici les principaux articles compris dans ces importations : Voitures, ciment, coton et articles en coton, drogues, etc., articles en faïence et en terre, appareils électriques, articles de fantaisie, etc. ; verre et verrerie, chapeaux et casquettes, cuir et articles en cuir, fer, acier, métaux et articles en laiton, cuivre, or, argent et instruments agricoles, couleurs et huiles, papier et articles en papier, bois et articles en bois, laine et articles en laine, caoutchouc et articles en caoutchouc, soies.

On a fait observer au ministre des Douanes qu'il serait utile d'obtenir des renseignements sur la quantité de main-d'œuvre employée dans la fabrication de ces articles importés au pays ; et je me range entièrement à cet avis, surtout en présence du fait que l'augmentation des importations de Grande-Bretagne et des Etats-Unis, au cours de ces six années, s'est élevée à $34,778,159. Il serait utile de nous soumettre un état statistique indiquant le nombre d'ouvriers employés à l'étranger à la fabrication de ces articles importés au pays.

M. SPROULE : Le ministre vient de nous dire qu'au port de Montréal, il y aurait une augmentation d'environ $3,500 affectée au besoin de ce port, et il ajoute que le ministère se propose de discontinuer la pratique suivie jusqu'ici relativement à la besogne surérogatoire qui se présente à cet endroit. Comment pourvoit-il à l'expédier de ce travail de surcroît ?

L'honorable M. PATERSON : Cette besogne sera répartie entre les employés qui touchent les appointements les moins élevés. Nous voulons relever les appointements des employés qui seront privés de leur part de cette besogne surérogatoire, de façon à les indemniser des pertes qu'ils pourraient essuyer à cet égard. Cette besogne sera répartie entre d'autres employés qui touchent des appointements inférieurs à ceux des premiers. Il s'agit ici des douaniers et des

préposés au débarquement des marchandises.

M. SPROULE : Le ministre ne se propose-t-il pas de créer une nouvelle classe d'employés ?

L'honorable M. PATERSON: Non, nous ne tenons pas à accroître le personnel, si nous pouvons nous en dispenser. Au lieu d'ajouter de nouveaux employés au personnel des fonctionnaires permanents, nous préférons faire exécuter cette besogne par les employés en question, qui seront alors en mesure de grossir leurs traitements.

M. SPROULE : Le ministre pourrait-il nous dire ses prévisions au sujet de l'accroissement des traitements et de l'augmentation du personnel à Winnipeg ?

L'honorable M. PATERSON : Je ne saurais donner à l'honorable député pareil renseignement.

M. SPROULE : L'honorable ministre n'a donc pas établi de prévisions à cet égard ?

L'honorable M. PATERSON : Il me serait impossible pour le moment de donner le renseignement que demande l'honorable député au sujet de Winnipeg. Je ne tiens pas à établir de prévisions que l'honorable député pourrait m'imputer à crime, la session prochaine, parce qu'elles ne se seraient pas réalisées.

Je veux bien faire tout en mon pouvoir pour éclairer le comité au sujet du développement commercial réalisé par le pays et sur les demandes qu'on nous présente. Il nous est venu d'une vingtaine d'endroits des demandes de création de bureaux de douane. Eu égard à toutes ces demondes, au rapide développement des Territoires du Nord-Ouest et à la multiplication des villes, on conviendra qu'en demandant $25,000 pour pourvoir à tous ces besoins, nous nous montrons forts modestes. Le comité ne court aucun risque en plaçant ces deniers à notre disposition.

M. SPROULE : Le débat ne roule pas sur le chiffre précis du crédit. Il faudrait sans doute un crédit beaucoup plus élevé que celui-là pour faire face aux besoins créés par le développement du pays, mais c'est au point de vue de la bonne administration que nous nous plaçons.

Lorsque mon honorable ami soumet au comité l'estimation du montant qu'il lui faut pour administrer son ministère par tout le pays, nous nous demandons bien naturellement quel est le principe qui a servi de base à ces calculs. Sur quoi s'appuie-t-il pour en arriver à la conclusion qu'il lui faut $25,000 de plus que l'an dernier ? On ne peut certainement pas dire avec raison : Oh ! le commerce du pays se développe et nous allons demander un supplément de crédit de $25,000. Ce ne serait pas employer un procédé digne de gens d'affaires. Le ministre pourrait trouver à la fin de l'année qu'il n'a pas eu assez d'argent pour administrer son ministère; il lui serait peut-être donné de constater le contraire. Sans doute, ses fonctionnaires ont préparé une estimation quelconque de l'augmentation probable des dépenses du ministère dans chaque province, dans chaque port, dans chaque grande ville du pays où se fait surtout le commerce d'importation; ils ont dû prévoir le nombre de ports qu'il faudra ouvrir au trafic. Je ne sais pas comment l'honorable ministre peut se présenter devant le conseil et dire : Il nous faut plus d'argent pour nos bureaux de douanes. Mais les autres ministres pourront, je crois, lui demander : Combien vous faut-il pour tel ou tel bureau, et sur quoi vous basez-vous pour faire ces estimations ? Evidemment, mon honorable ami a pu soumettre au conseil certaines estimations, mais alors il devrait être capable de les faire connaître au comité.

L'honorable M. PATERSON : Il m'est complètement impossible d'agir de cette façon. Je dis qu'à notre avis, nous aurons certaines dépenses à faire dans les bureaux des principaux ports, car il nous faudra payer les services des fonctionnaires supplémentaires dont nous aurons besoin. A quel chiffre s'élèveront ces dépenses ? Je ne puis le dire. Je crois que si nous voulons conserver les services de certains fonctionnaires à certains ports, il nous faudra augmenter leurs appointements. Quand ces fonctionnaires nous demandent une augmentation de traitement, nous ne nous dispensons pas de leurs services, mais, en toute justice, nous devons étudier sérieusement leur requête. Lorsque j'ai discuté ce point avec les fonctionnaires du ministère, nous avons considéré que $25,000 représentaient la somme la moins élevée que, d'après notre expérience, nous pussions raisonnablement demander à la Chambre de nous voter. L'expérience nous a démontré que ce montant n'était pas trop considérable, loin de là. Je rappellerai au chef de l'opposition qu'il a fait observer, un jour, qu'il n'aimait pas à voir ces estimations revenir les unes après les autres devant la Chambre, et que nous devrions réunir tout ce dont nous avions besoin dans une seule et même estition. Je crois qu'en tant qu'on peut l'appliquer, ce système est excellent, mais je crains bien qu'avant la fin de la session, on ne constate que le développement du commerce du pays nous oblige à demander un autre crédit dans le budget supplémentaire du prochain exercice.

M. R. L. BORDEN : On devrait comprendre dans le budget principal une foule d'item qu'on trouve dans les estimations supplémentaires ; mais il s'agit maintenant de crédits au sujet desquels le ministre devrait pouvoir fournir les renseignements nécessaires à la Chambre, afin que celle-ci ne se prononce pas à l'aveugle. Je ne demande pas au ministre de soumettre des estimations qui nécessiteraient chez lui le don de prophétie,

mais il devrait certainement pouvoir fournir au comité des renseignements assez précis sur le crédit qu'il nous demande de lui voter. Si le ministre se rend à nos raisons, nous voterons immédiatement ce montant.

L'honorable M. PATERSON : J'ai donné tous les renseignements, alors que le chef de l'opposition était absent de la Chambre.

M. R. L. BORDEN : Je suis heureux que l'honorable ministre ait donné quelques renseignements, parce que, jusqu'au moment où j'ai quitté la Chambre, il n'en avait fourni aucun. Quoi qu'il en soit, ce qu'il peut avoir déclaré n'a pas causé une grande impression sur les membres de la gauche, semble-t-il.

M. FOWLER : L'an dernier, le ministre a demandé un crédit plus considérable que celui de l'exercice précédent. A-t-on dépensé tout le montant voté alors ?

L'honorable M. PATERSON : On me dit que la dépense s'élèvera probablement au montant de ce crédit, mais l'exercice n'est pas encore terminé.

M. FOWLER : Quel a été le montant de cette augmentation, l'an dernier ?

L'honorable M. PATERSON : Ce crédit a dépassé de $100,000 celui de l'exercice précédent. Mais je dois dire que nous avons payé les services de fonctionnaires qui ont fait des ouvrages dont le coût était acquitté auparavant par les compagnies de transport ; de ce chef nous avons dépensé $75,000. L'augmentation ordinaire, cette année, sera celle du dernier exercice.

M. TAYLOR : Le ministre a déclaré, je crois, que le crédit était de $1,400,000, l'an dernier.

L'honorable M. PATERSON : Oui.

M. TAYLOR : Les estimations n'indiquent que $1,159,865.

L'honorable M. PATERSON : J'y ai compris toutes les item, l'an dernier.

M. BLAIN : Quand il s'est agi de ce crédit augmenté, l'an dernier, le ministre a dit qu'il avait l'intention de créer un nombre considérable de bureaux de douanes secondaires suivant les demandes qu'il avait reçues. Combien en a-t-il établi au cours du dernier exercice ?

L'honorable M. PATERSON : J'aurai ce renseignement dans deux minutes.

M. FOWLER : Vous demandez $10,000 de plus sous le titre d'appointements et de frais de déplacement des inspecteurs des ports et des officiers de la police douanière. Cela représente environ 10 pour 100 d'augmentation pour ce service particulier, et si votre augmentation totale est de $25,000, cet item semble en dehors de toute proportion raisonnable.

M. TAYLOR : Sous cet item, le ministre des Douanes n'a pas demandé $1,400,000, l'an dernier, mais bien $1,159,865. Il devrait nous expliquer en détail ce qu'il se propose de faire avec ces $25,000 supplémentaires. Va-t-il nommer d'autres fonctionnaires et a-t-il dans ce but obtenu un rapport du sous-ministre et de l'Exécutif ? Je vois un nouveau nom dans le rapport de l'auditeur général, celui d'un M. McNeill, de Gananoque, qui a remplacé M. David Hodge. Pourquoi a-t-on remercié de ses services M. Hodge qui était un fonctionnaire fidèle, et l'a-t-on remplacé par M. McNeill ? Est-ce pour agir de la sorte qu'on demande ces $25,000 ? J'ai fait erreur en disant que M. Hodge était à Gananoque, c'est à Pools Resort qu'il exerçait ses fonctions.

L'honorable M .PATERSON : On m'informe que M. Hodge remplissait les fonctions de commis surnuméraire ; ses appointements étaient de $100 par année.

M. TAYLOR : M. McNeill se trouve alors dans le même cas. Pourquoi a-t-il remplacé M. Hodge ?

L'honorable M. PATERSON : En vérité, je ne saurais le dire.

M. TAYLOR : Pouvez-vous nous expliquer ce que vous entendez faire de ces $25,000 supplémentaires ?

L'honorable M. PATERSON : Je puis dire que M. McNeill a remplacé M. Hodge en 1898. Voilà ce dont m'informe le comptable.

M. TAYLOR : Ce dernier se trompe. Le ministre a-t-il reçu des plaintes contre M. Hodge ?

L'honorable M. PATERSON: Je ne le sais pas.

M. TAYLOR : Le ministre peut-il nous dire ce qu'il se propose de faire de ces $25,000 ? Une partie de cette somme servira-t-elle à payer les auteurs des "pointers" 4, 5 et 6 ?

L'honorable M. PATERSON : Non.

M. TAYLOR : Alors que fera-t-il de ce montant ? Que l'honorable ministre nous fournisse des détails.

L'honorable M. PATERSON : J'ai dit à l'honorable député que je ne pouvais donner ces renseignements.

M. TAYLOR : Alors, que ce crédit reste en suspens tant que vous ne pourrez fournir ces renseignements.

L'honorable M. PATERSON : Je ne puis me rendre à cette demande.

M. TAYLOR : Que veut donc le ministre?

L'honorable M. PATERSON : Je demande ce crédit, parce que nous croyons qu'il nous sera nécessaire pour expédier la besogne d'une manière efficace, durant le prochain exercice. Vu l'expansion du commerce que nous prévoyons, il nous faudra, à

certains endroits, des fonctionnaires surnuméraires ; et nous croyons aussi que certains de nos employés mériteront une augmentation de traitement. Telles sont les raisons que me portent à demander ces $25,000.

M. FOWLER : Il me semble que le ministre a parfaitement raison quant au premier motif qu'il a invoqué. En effet, il peut devenir nécessaire de nommer d'autres fonctionnaires ; mais le ministre peut facilement décider, dès maintenant, s'il augmentera le traitement des fonctionnaires actuels. Est-ce que ces derniers font un travail supplémentaire ?

L'honorable M. PATERSON : Non.

M. FOWLER : Dans d'autres départements du service civil, où il a été décidé d'augmenter les appointements, on a indiqué les noms des fonctionnaires intéressés et le montant de traitements qu'ils recevront dans chaque cas. J'ignore pourquoi l'honorable ministre n'en agit pas ainsi à l'endroit des fonctionnaires de son ministère. A mon sens, nous devrions obtenir l'explication complète de cette anomalie, avant d'aller plus loin sur cet item. Quant à moi, je ne suis pas prêt à voter ce crédit tant que ces renseignements ne nous auront pas été fournis. Le ministre ne traite pas la Chambre avec la considération qu'il devrait montrer, quand il donne une excuse aussi ridicule, aussi misérable pour nous engager à voter ce montant. Je lui demanderai de nous expliquer pourquoi il juge nécessaire d'adopter une méthode différente de celle suivie par ses collègues du gouvernement, lorsqu'ils demandent des crédits destinés à payer les augmentations des traitements de leurs fonctionnaires.

L'honorable M. PATERSON : Si l'honorable député insiste pour que cela soit fait, je lui répondrai simplement que la chose est impossible. J'ai une liste des augmentations accordées, l'an dernier, et je suis prêt à la soumettre au comité.

M. COCHRANE : Qu'est-ce que cela peut faire à la question qui nous occupe ?

L'honorable M. PATERSON : Voici: si le comité juge qu'on a dépensé mal à propos l'argent voté l'an dernier, il aura raison de nous blâmer. L'an prochain, lorsque je pourrai fournir les mêmes renseignements sur cet item, il me faudra rendre compte de l'emploi judicieux ou inopportun de cette somme.

M. SPROULE : Ce serait fermer la porte de l'écurie quand le cheval aurait été volé.

L'honorable M. PATERSON : L'honorable député aura alors le renseignement qui lui permettra de condamner mon administration, s'il n'approuve pas la façon dont cet argent aura été dépensé.

M. FOWLER : Voilà ce qui ne se pratique pas dans les autres ministères. Lorsque nous devons voter un crédit semblable, le ministre nous donne les noms des commis et le montant des augmentations projetées.

L'honorable M. PATERSON : Dans le gouvernement civil, mais cela ne s'applique pas au service extérieur.

M. FOWLER : Pourquoi pas ? Où se trouve la différence ? Pourquoi ne pourriez-vous pas dire si un fonctionnaire, grâce à ses services passés, mérite une augmentation d'appointements ? Il est absurde de supposer que nous allons voter ce crédit à l'aveugle et de laisser cette matière entre les mains du ministre, sans que ce dernier fournisse le moindre renseignement. Comment pouvons-nous savoir s'il ne s'agira pas encore de cas semblables à celui du sous-commissaire Bain ? Comment croire qu'une partie de cet argent ne sera pas consacré à la préparation des " Pointers 4, 5 et 6 ", tout comme la chose s'est pratiquée pour les " Pointers 1, 2 et 3 " ? Disons, en passant, que cette littérature ne vaut pas grand'chose au point de vue de l'exactitude, quel que soit celui qui a écrit ces brochures. Je dis que la raison donnée par l'honorable ministre pour expliquer ce crédit, ne vaut rien et n'est pas pratique au point de vue des affaires. La conduite qu'il a tenue, l'autre soir, lorsqu'on l'a mis en face du fait que le sous-commissaire Bain, tout en recevant $2,800 du trésor public, pour remplir certaines fonctions, employait son temps à écrire des brochures électorales en faveur du parti libéral, n'a pas été de nature à nous donner raison de voter aveuglément ce crédit. En effet, on peut supposer naturellement qu'une partie de ce montant servira à favoriser des fonctionnaires publics qui seraient prêts—j'allais dire à prostituer leur plume—à remplir l'office de valets politiques en écrivant des brochures électorales en faveur du gouvernement. L'honorable ministre devrait nous donner en détail les noms des fonctionnaires de son ministère auxquels il veut accorder une augmentation de traitement, nous indiquer quel sera le montant de cette dernière et quelle partie de ces $25,000 servira à payer ces appointements.

L'honorable M. PATERSON : Que veut dire l'honorable député en parlant de valets politiques?

M. FOWLER : Précisément ce que j'ai dit.

L'honorable M. PATERSON : Qu'avez-vous dit ?

M. FOWLER : J'ai parlé bien nettement, je crois.

L'honorable M. PATERSON : Sans doute, l'honorable député a parlé bien clairement, comme cela lui arrive quelquefois. Il ferait mieux de s'assurer des faits. La conduite de M. Bain ne peut lui attirer du blâme, et si l'honorable député savait que ce fonc-

tionnaire a commis une action répréhensible, mieux eut valu pour lui de faire une déclaration positive.

Quelques DEPUTES : Ecoutez ! écoutez !

M. FOWLER : Je serais certainement chagrin de voir s'ériger l'honorable ministre et ses partisans qui crient : " Ecoutez ! écoutez ! " en juges de la morale politique, en tant que je serais concerné. " Il n'y a rien de condamnable dans l'action de M. Bain sous ce rapport ", déclare le ministre des Douanes.

L'honorable M. PATERSON : Mais qu'a donc fait M. Bain ?

M. FOWLER : Il ose défendre la conduite de ce fonctionnaire ! L'autre soir, j'ai affirmé bien nettement que le ministre avait donné instruction à M. Bain d'exécuter le travail en question. Sachant que cet ouvrage se faisait par un fonctionnaire de son ministère à qui il avait accordé une position plus lucrative de préférence à de vieux fonctionnaires tout aussi dignes de cette faveur, n'ignorant pas que ce monsieur retirait $2,800 d'appointements du trésor public, et qu'il employait son temps à écrire des brochures électorales en faveur du parti libéral, il déclare, cependant, que cette conduite n'est pas répréhensible. A leur arrivée au pouvoir, nos adversaires ont envoyé par tout le pays des émissaires chargés de relever tous les griefs qui pourraient exister contre les fonctionnaires conservateurs, afin de les destituer. Pourquoi ces destitutions ? Parce que ces fonctionnaires avaient écouté les dictées de leur conscience en déposant leur bulletin dans l'urne électorale ; mais ils n'avaient jamais pris une part active à la politique militante. On a nommé des commissions qui ont coûté énormément cher, pour faire le procès de ces hommes qui ont dû dépenser beaucoup d'argent pour se défendre. Dans mon propre comté, des fonctionnaires ont été forcés de dépenser $500 ou $600 pour se disculper de l'accusation d'avoir travaillé en faveur du parti conservateur qu'on portait contre eux. Pourtant, ils n'avaient fait que voter suivant leur conscience. Voici maintenant un homme, un ministre du gouvernement, qui cherche à démontrer qu'il n'y a rien de répréhensible dans la conduite d'un fonctionnaire qui reçoit $2,800 du trésor public pour faire le travail que j'ai indiqué.

L'honorable ministre admet ce fait, parce qu'il ne peut le nier; il n'ose pas me démentir, parce qu'il n'ignore pas qu'à la portée de sa voix, se trouve l'homme qui, lui, connaît que l'honorable ministre sait que ce travail s'accomplit; cependant, le ministre prétend qu'il n'y a rien de repréhensible dans cette conduite. J'ai été étonné—bien qu'à mon avis, le temps soit passé de s'étonner de ce que peuvent affirmer les membres de la droite, mais on peut encore être surpris—j'ai été étonné d'entendre le ministre des Douanes dont nous devions attendre mieux, faire une déclaration semblable. Si cette dernière avait été avancée par certains collègues de l'honorable ministre, la surprise aurait été moins forte. Il dit donc qu'il n'y a rien de blâmable dans l'Acte de M. Bain, et il veut savoir ce que j'entends quand je qualifie ce partisan de valet politique. Je veux exactement exprimer ce que j'ai dit et ce que je répète encore. Je crois parler aussi ouvertement que la langue anglaise, telle que je la connais, peut me permettre de le faire. Cette conduite est mauvaise ; elle est condamnable, ce qui est encore plus vrai, si on le juge d'après la règle établie par nos adversaires eux-mêmes, quand ils disaient qu'il était inconvenant de la part d'un fonctionnaire public payé à même les deniers du peuple, de consacrer son temps à la préparation de brochures électorales en faveur, soit des libéraux, soit des conservateurs.

L'honorable M. PATERSON : L'honorable député ne nous a pas dit ce que M. Bain a fait.

M. FOWLER : Il a écrit les " Pointers, numéros 1, 2 et 3 ".

L'honorable M. PATERSON: Il a écrit les " Pointers numéros 1, 2 et 3 " ! L'honorable député sait-il si cela est vrai ? Affirme-t-il savoir cela ?

M. FOWLER : Je——

L'honorable M. PATERSON : Asseyez-vous, s'il vous plaît, jusqu'à ce que j'aie fini de parler.

M. FOWLER : Vous m'avez demandé de vous répondre.

L'honorable M. PATERSON : Et sachez que vous ne pourrez pas m'en imposer avec cette affaire, comprenez-le bien. Je suis prêt à soutenir la discussion sur ce point. L'honorable député a soulevé cette question bien inopinément, l'autre soir ; il a voulu me pousser à répondre sur le coup, sans me donner la chance de parler au fonctionnaire qu'il accusait ainsi. Cela m'eût permis de m'assurer si le fait reproché était réel ou mensonger. J'ai demandé aux membres de l'opposition : Quelles sont vos accusations ? Finalement, le représentant de Hants (M. Henderson) a mentionné divers faits. Très bien, ai-je répondu, je vais m'entretenir de tout cela avec M. Bain. C'est ce que j'ai fait. J'ai vu M. Bain et je suis prêt à discuter son cas avec tous ses accusateurs. Mais qu'on me permette de faire constater, avant tout que les membres de la gauche, dans leur impuissance de prouver ce qu'ils ont avancé, ou dans leur crainte de porter des accusations directes—ils n'en ont pas le courage—ont demandé la destitution de M. Bain. Ils reconnaissent que nous avons envoyé des agents et des commissions par tout le pays pour faire des enquêtes sur les fonctionnaires qui se seraient par trop mêlés de politique et que quelques-uns d'entre

eux ont été renvoyés du service public ; mais pour M. Bain, pas besoin d'enquête, qu'on lui coupe la tête immédiatement ! Treize d'entre les membres de la gauche ont voté pour cela et l'honorable député se trouvait de ce nombre.

M. FOWLER : Oui.

L'honorable M. PATERSON : Maintenant qu'a donc fait M. Bain ? J'ai eu l'occasion de discuter tout cela avec lui. Ce fonctionnaire a préparé pour moi, à maintes reprises, des statistiques et autre calculs de ce genre, dont je me suis servi dans mes discours ici même. Ils sont donc publics. Il a préparé ces renseignements et les a rendus publics quand on les lui a demandés. On aurait pu les trouver en très grande partie dans mes discours, si l'on s'était donné la peine de les chercher. Je dirai à mon honorable préopinant, s'il ne le sait déjà, que le secrétaire particulier d'un ministre, est nécessairement mêlé à la politique, jusqu'à un certain point, car il est l'homme de confiance du ministre. Je voudrais dire à l'honorable député qu'il y a des hommes qui ont été secrétaires particuliers des ministres, dans le passé, et qui sont maintenant dans le service public du Canada. Qu'on leur demande s'ils n'ont jamais préparé des statistiques pour les ministres, dont ils étaient les secrétaires. Qu'ils nous disent ce qu'ils ont fait sous ce rapport et si en accomplissant le travail de secrétaires particuliers, travail que les ministres avaient le droit d'exiger d'eux, ils s'exposaient à être destitués. Tout ce que je puis dire à la gauche, c'est qu'à mon avis, la méthode la plus juste serait de s'attaquer d'abord à ceux qui, les premiers, ont fait erreur sous ce rapport, et ce ne sont pas les secrétaires particuliers. L'opposition dira-t-elle que les renseignements utilisés par ses membres dans cette assemblée n'ont pas été préparés par des fonctionnaires publics ? Y a-t-il un membre de la gauche qui veuille me démentir sur ce point ?

M. CLANCY : Oui.

L'honorable M. PATERSON : Parlez-vous au nom de tous vos collègues ?

M. CLANCY : En mon nom, et je dis que je n'ai jamais reçu de lettre, obtenu de chiffres ou d'informations d'aucun fonctionnaire de son ministère depuis que je suis ici.

L'honorable M. PATERSON : Il pourrait se faire que tous les membres de la gauche se lèveraient les uns après les autres pour déclarer qu'ils n'ont jamais reçu de renseignements des fonctionnaires publics.

M. INGRAM : En voici un.

L'honorable M. PATERSON : Il s'en est trouvé un qui, sans connaître parfaitement les faits, a proposé de remercier de ses services un fonctionnaire public qui a rempli son devoir. Il ne veut seulement pas permettre qu'on lui pose une question, qu'on obtienne de lui la moindre explication. M. Bain a fait une déclaration ; il dit la vérité et il n'a pas peur de la proclamer. Il a préparé des statistiques dont je me suis servi dans mes discours à la Chambre. J'ai reçu de lui des renseignements d'une nature politique, mais je nie qu'il soit responsable de tout ce qui a paru dans les brochures électotales dont on a parlé. M. Bain, toutefois, reconnaît qu'il a préparé les statistiques financières qui s'y trouvent.

A la reprise de la séance, si les membres de cette Chambre veulent me le permettre et si cette discussion est permise par les règlements, je lirai ces compilations ou quelques-unes d'entre elles, car je crois qu'elles contiennent la vérité et que, s'il y a quelqu'un dans tout le pays qui devrait avoir le bénéfice de ce travail, c'est bien le parti tory. Si l'on peut démontrer qu'aucune de ces statistiques préparées par M. Bain n'est pas conforme aux faits et à la vérité, qu'on signale ce fait à la Chambre. Mais si elles ne font que démontrer les progrès et les développements merveilleux du pays, et c'est ce qu'elles font, alors tous les Canadiens véritablement patriotes devront se réjouir de ce que ces chiffres sont mis au jour. Un travail semblable est, je le dis, un service rendu au pays. Je suis prêt à discuter cette question avec les membres de l'opposition, mais permettez-moi de vous dire, M. le président, que quand on a soulevé cette question, l'autre soir, un certain membre de l'opposition s'est levé pour jouer un rôle qui ne lui allait pas du tout. Le président a été délibérément insulté par un membre de la gauche, et le même député a cru qu'il pouvait également insulter les ministres de la Couronne. Ces derniers ont ici un droit égal à celui dont jouissent les députés. Ils représentent des comtés, tout autant que les membres de l'opposition. Quand on leur pose des questions d'une manière convenable, ils doivent y répondre. Mais je veux qu'il soit bien compris que lorsqu'un député a la prétention de transgresser les règles de la courtoisie et des usages parlementaire ordinaires, il mérite la réponse que le ministre juge à propos de lui donner. Nos adversaires n'ont pas le droit de se plaindre, si l'on ne répond pas à quelques-unes de leurs questions. Je n'ajouterai rien à ces observations.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

A huit heures, le comité reprend sa séance.

M. FOWLER : Il y a une question historique qui depuis nombre d'années, je pourrais dire de siècles, attend une réponse. Cette question la voici : " Qui a frappé Billy Paterson ? " La réponse est enfin donnée, s'il nous faut en juger par l'ampleur de la voix de l'honorable gentleman que je pourrais qualifier de mégaphone ministériel, par la rage et la fureur qu'il a montrés dans sa harangue de cet après-midi. J'ignore ce

qu'on a bien pu dire pour déchaîner cette colère de l'honorable ministre. Je me perds en conjectures sur la cause de cette fureur. Comme rien n'a été dit pour soulever cette irritation, je prétends que cette rage était simulée, cette émotion feinte. Le ministre se trouvait acculé dans une impasse. On avait fait des allusions contre un fonctionnaire qui se trouvait sous ses soins particuliers, qui était l'objet de sa sollicitude attentive. Des assertions d'une nature compromettante avaient été avancées contre ce fonctionnaire que le ministre a lui-même fait entrer dans le ministère des Douanes, qui, durant un certain temps, a rempli les fonctions de secrétaire particulier de l'honorable ministre, et à qui ce dernier avait témoigné son affection et sa considération en lui accordant—bien à tort assurément—une promotion sur d'autres fonctionnaires tout aussi efficaces et plus aptes que lui à remplir les fonctions qui lui étaient ainsi assignées. Le ministre n'avait donc aucune réponse véritable à offrir à l'accusation porté contre son favori. Il ne pouvait pas même nier celle-ci. Ne l'aurait-il pas fait, s'il l'eût pu ? Certainement. Mais il savait que trop de personnes se trouvant à la portée de sa voix, pouvaient attester la vérité de l'accusation, et il n'a pas osé la nier. Aussi, s'est-il efforcé de donner le change en simulant la colère et en tâchant par là de soulever l'enthousiasme de ses partisans qui, contrairement aux hommes bien pensants, sont toujours transportés par le bruit, par les grands éclats de voix. Il a prétendu que le secrétaire particulier d'un ministre pouvait très bien rendre quelques services à son chef. Qui a jamais soutenu le contraire? Mais celui qui remplit les fonctions de sous-commissaire des Douanes n'est pas le secrétaire particulier du ministre des Douanes. Il n'est que sous-commissaire. L'honorable gentleman a essayé de définir les devoirs de ce fonctionnaire, mais il n'a pu établir que cet employé avait rendu beaucoup de services, si ce n'est peut-être qu'il a préparé les " pointers " politiques, 1, 2 et 3. Mais, en vérité, au cours de la dernière année, ce n'est pas cet homme qui a été nommé secrétaire particulier du ministre ou qui a rempli les devoirs de cette position ; ce sont deux jeunes dames qui ont été chargées de ces fonctions.

M. SAM. HUGHES : Cela est bien plus naturel.

M. FOWLER : Sans doute. Je puis comprendre qu'un homme d'une nature aussi chevaleresque que celle qui caractérise l'honorable ministre des Douanes, préfère les services de dames belles et jeunes à ceux d'un homme.

M. BUREAU : Tant mieux pour lui.

M. FOWLER : " Tant mieux pour lui," dit l'honorable député de Trois-Rivières (M. Bureau). La corde sensible a vibré dans le cœur de l'honorable député. Je le félicite d'entretenir de tels sentiments à l'endroit du beau sexe. Ce sentiment caractérise la race à laquelle il a l'honneur d'appartenir.

M. BUREAU : Merci du compliment.

M. FOWLER : Il n'y a aucune raison pour m'interdire de vous l'adresser. L'honorable ministre (M. Paterson) n'a pas nié l'accusation, mais il a laissé entendre que ce fonctionnaire avait le droit de rendre ces services, parce qu'il était le secrétaire particulier de l'honorable gentleman. Vendredi après-midi, cependant, lorsque la discussion s'est élevée à ce propos, le ministre des Douanes a admis lui-même que ce jeune homme n'était plus son secrétaire particulier, et que des $600 votés, l'an dernier, pour payer les services d'un secrétaire particulier, il n'avait dépensé que $250 qu'il avait partagés entre deux jeunes dames qui avaient rempli ces fonctions auprès de lui.

Dans le discours qu'il nous a fait avant le suspension de la séance, le ministre m'a posé deux ou trois questions ; je me suis levé pour répondre, croyant qu'il s'attendait à une réponse immédiate, mais il m'a dit, avec cette intonation que je n'essaierai pas d'imiter, parce que ma voix n'est pas assez forte : " Vous ne m'en imposerez pas ". Je laisse à la Chambre de décider dans son jugement calme et réfléchi, qui de nous deux a joué le rôle de fier-à-bras, de moi qui, par politesse, ai voulu répondre à des questions que je croyais m'être posées, ou de l'honorable ministre qui a oublié les règles de la courtoisie qui doit marquer nos débats, et qui a été jusqu'à me dire : " Asseyez-vous ". Ainsi, ce ministre de la Couronne, ce membre du cabinet qui remplit ou s'efforce de remplir ces fonctions honorables, s'est oublié, a fait fi de cette courtoisie dont je viens de parler, jusqu'à agir de cette façon à l'égard d'un simple membre de cette Chambre. A mon avis, le qualificatif de fier-à-bras appartient plutôt à celui qui se conduit ainsi, qu'à l'homme qui cherche à observer les formes qui doivent caractériser la vie publique.

Remarquons, M. l'Orateur, que le ministre n'a pas tenté, un seul instant—et il ne peut le faire—de nier l'assertion que nous avons faite. Loin de là, il a admis que ce jeune homme a fait ce qu'on lui reproche, qu'il a préparé une partie du travail dont il est question ; l'honorable gentleman a ajouté : Non seulement ce fonctionnaire a préparé ces brochures, mais, avant que le comité lève sa séance, je vais citer des extraits de ces publications, je vais lire les " Pointers " numéros 1, 2 et 3, pour faire constater quel travail il a fait, en vérité. Il me semble étrange d'avoir à constater que l'honorable ministre n'a pas honte de l'attitude qu'il a prise dans cette affaire. A mon avis, il devrait, au lieu d'en tirer de la gloire, se sentir honteux de voir qu'un fonctionnaire public qui, le ministre l'a reconnu lui-même, n'est pas son secrétaire

particulier, a préparé une brochure politique insignifiante—je parle sans acrimonie—et retire du trésor public des appointements de $2,800 par année, pour faire cette besogne de valet en faveur d'un parti politique. Je répète que, dans ces circonstances, ce fonctionnaire a manqué à son devoir en préparant ces brochures, qu'il n'avait pas le droit d'agir ainsi et de faire acte de partisan aveugle, ce qui, si je m'en rapporte aux déclarations de nos adversaires à leur arrivée au pouvoir, entraîne la destination de n'importe quel fonctionnaire public. Assurément, M. le président, on n'a pas suivi cette règle lorsqu'il s'est agi de congédier certains fonctionnaires conservateurs afin de faire place aux amis du gouvernement qu'on voulait récompenser de leurs services. Eh ! les ministres n'auraient pas été assez malhonnêtes pour priver de leur gagne-pain des hommes capables, des employés modèles, à seule fin de les remplacer par leurs favoris politiques ! Le pays a cru à la bonne foi de nos adversaires sous ce rapport ; il était convaincu que tout fonctionnaire civil qui aurait fait acte de partisan politique serait remercié de ses services à quelque parti qu'il appartînt.

L'honorable ministre dit : Vous n'avez rien prouvé, et vous espérez priver ce jeune homme de ses appointements, en le faisant renvoyer du service civil ? Eh ! bien, M. le président, l'honorable ministre sait que lorsqu'un fait est admis, il n'est pas besoin de le prouver. Le ministre a reconnu la vérité de l'accusation, vendredi soir. Il s'est alors montré plus honnête qu'il ne l'a fait cet après-midi. Il peut se faire que certains de ses collègues lui aient suggéré de ne pas être si honnête, de ne pas parler si ouvertement, parce qu'il vaut mieux quelquefois garder le silence que faire preuve de trop de franchise. Aussi, l'honorable ministre ne s'est pas montré si ouvert cet après-midi. Toutefois, il a avoué que ce jeune homme était un fonctionnaire civil et qu'il avait manqué à son devoir suivant l'accusation portée contre lui. Mais, vendredi soir, il a admis par son silence, sinon par ses paroles, que non seulement il avait eu connaissance du travail qui se poursuivait, mais qu'il en avait été l'inspirateur. Voilà l'accusation et il ne l'a pas niée. Lorsqu'une accusation de ce genre est portée contre un homme en sa présence, il est du devoir de ce dernier de la répudier si elle n'est pas vraie. Mais le ministre savait que tout cela est exact et il n'a pas eu le courage, s'il en avait le désir—je ne dis pas qu'il avait ce désir—de nier cette accusation, ainsi que les circonstances l'ont démontré. Voilà où en est rendue la question. Cet après-midi, nous avons entendu les éclats de la voix de l'honorable ministre, le bruit qu'il a fait ; nous avons vu la violence dont il a fait preuve au cours de sa harangue, mais il n'a rien annoncé qui pût disculper son fonctionnaire de l'accusation portée contre celui-ci. Il y a plus, car ainsi que je l'ai dit, il a admis la vérité des moindres détails de cette accusation. J'espère que l'honorable gentleman va donner à ce jeune homme la leçon de discipline qu'il mérite. Vendredi soir, s'il nous avait dit : Je vais faire une enquête sur ce sujet, m'assurer si tout cela est vrai, et si je trouve que ce fonctionnaire est coupable, je saurai le corriger ; s'il nous avait dit cela, tout en serait resté là. Au contraire, qu'a-t-il fait ? Il nous a dit: Assurément, ce jeune homme lira ce qu'on a dit de lui et il m'en parlera. Ce jeune homme ira le trouver pour l'entretenir de cette affaire ! Il est certain que l'honorable ministre comprend trop son devoir pour prendre une attitude semblable. J'espère donc qu'avant qu'il soit trop tard, le ministre exécutera ce qu'il faut faire dans les circonstances.

L'honorable M. PATERSON : L'honorable député demande une certaine courtoisie de ma part. Si l'on pose une question, si l'on porte une accusation, si elle n'est pas niée, elle est considérée comme étant vraie, d'après l'honorable représentant de King, N.-B. Je lui concède que lorsqu'un membre de la Chambre porte une accusation catégorique ou fait une déclaration précise, on pourrait la nier sur-le-champ, mais cela n'est pas nécessaire dans tous les cas. Tout dépend du caractère de l'accusateur. Si ce dernier est un homme dont j'apprécie l'opinion, dont la parole, à mon avis, peut avoir du poids sur le sentiment public, dans ce cas, je croirais qu'il est de mon devoir d'opposer ma parole à la sienne. Mon honorable ami semble croire que, dans les matières de conception morale, alors qu'il s'agit de déterminer ce qui est juste ou injuste, ce qui est convenable ou inopportun, je laisse beaucoup à désirer. Eh bien, il va me falloir lutter contre ce désavantage. Si la nature a doué l'honorable député d'une plus parfaite conception morale du juste et de l'injuste, de la nécessité de ne faire d'assertions que lorsqu'elles sont conformes aux faits, qu'il s'en réjouisse à sa guise ; mais qu'il ne se moque pas trop de ceux envers qui la nature s'est montrée moins généreuse. L'honorable député s'arroge tout un rôle ici.

Bien que cette discussion soit plutôt contraire aux règlements, je suis heureux qu'elle ait été renouvelée, car lorsqu'on a soulevé cette question, vendredi soir, on a fait des assertions auxquelles je n'ai pu répondre, n'ayant pas les renseignements nécessaires devant moi. J'ai cru que certaines accusations étant portées contre un fonctionnaire du ministère des Douanes, je devais avoir un entretien avec la personne visée pour connaître ce qu'il avait à répondre à son accusateur. J'ai dit : Assurément, ce fonctionnaire lira ce qu'on a dit de lui, et il discutera ce sujet avec moi.

Je ne m'étais pas trompé sur le caractère de ce fonctionnaire. Il m'a parlé ouvertement, en toute franchise. Je veux dire

maintenant à la Chambre—peu m'importe qui me croira ou qui mettra ma parole en doute, car je suis certain que les membres de cette Chambre dont j'apprécie l'opinion, accepteront ma déclaration, et cela me suffit—que ce fonctionnaire n'a nullement cherché à cacher ce qu'il a fait. Je n'essaierai pas non plus à voiler ce qu'il m'a déclaré relativement à la part qu'il a prise à cette affaire. J'ai déclaré au comité que ce jeune homme reconnait franchement que, dans le passé, il a préparé des tableaux devant servir à la personne qui a compilé ces "Pointers politiques," comme on appelle ces brochures électorales. Oui, M. le président, un grand nombre de ces tableaux ont été faits à ma demande pour l'usage des députés.

Je crois qu'on trouve dans ces "pointers" des états se rapportant au commerce du Canada, que j'ai communiquées à la Chambre au cours de la session de 1902. Si je ne me trompe, et je ne crois pas me tromper, nous avons emporté avec nous quelques-uns de ces tableaux, lorsque nous avons discuté en Angleterre les questions qui se rapportent à notre commerce. Ils nous ont servi dans nos pourparlers avec le bureau du commerce anglais. Ces documents n'ont pas été préparés à la veille d'une élection, car on peut en retracer un certain nombre dans les discours prononcés en cette Chambre. Ils embrassent, peut-être, une période plus grande et plus récente et sont le résultat de comparaisons faites entre deux groupes d'années, mais, en réalité, ces états sont exacts. Pourquoi reprocher à une personne de préparer ces tableaux qui ont été cités ici et qui ont été publiés en brochures, s'ils sont exacts et vrais ? Qui dira qu'un ministre n'a pas le droit de se servir de son secrétaire particulier pour réunir tous les éléments des questions dont il doit s'occuper ? Les membres de l'opposition croient, peut-être, que les devoirs d'un ministre sont légers et faciles, qu'il a à sa disposition tout le temps qu'un simple député peut consacrer à compulser les rapports du commerce et de la navigation pour en extraire ce qu'il lui faut. Pendant plusieurs années, lorsque je faisais partie de l'opposition, j'ai accompli ce travail, et je n'ai pas le moindre de doute que les ministres d'alors étaient forcés de se servir des renseignements préparés par les fonctionnaires en qui ils avaient confiance ; ils pouvaient alors citer ces statistiques au cours des discussions politiques. Prenons, par exemple, notre commerce avec l'étranger. Voici l'un de ces tableaux dont le jeune homme en question ne cherche pas à nier la responsabilité quant à la préparation :

D'abord nous parlerons, avec comparaison à l'appui, de notre commerce avec l'étranger qui, d'après les plus grands savants en économie politique, est le meilleur criterium du bonheur et de la richesse d'un pays.

Voici ces chiffres :

M. PATERSON.

18 années de régime conservateur.	1878...	$172,405,454
	1896...	203,025,360
7 années de régime libéral...	1903...	464,064,685

Maintenant la question est celle-ci : Ces chiffres sont-ils exacts ? Ces calculs sont-ils le résultat du travail d'un partisan ? Sont-ils basés sur les faits consignés dans l'histoire commerciale du Canada ? Dans l'affirmative, je prétends que tout véritable patriote, qu'il soit libéral ou conservateur, devrait se réjouir d'apprendre ce que démontrent ces documents. Il est vrai qu'on peut les commenter, et c'est ce que j'ai fait moi-même ici et dans les assemblées publiques, au cours des années écoulées.

Nous avons donc une augmentation de 66 millions dans l'espace de 18 années de régime protectionniste, et de 228 millions durant la période bien courte de sept années d'administration libérale.

Puis vient la question :

Merveilleux, n'est-ce pas ?

Et n'est-ce pas un résultat réellement merveilleux ? Y a-t-il quelque erreur dans ces calculs, quelque chose dont les rapports et l'histoire commerciale de notre pays ne démontrent pas l'absolue vérité ? Si nous comparons les sept dernières années du régime conservateur avec les sept premières années de l'administration libérale, nous trouvons une augmentation énorme en faveur de cette dernière. Voici des détails :

Totalité du commerce avec l'étranger durant sept années, de 1897 à 1903 inclusivement..	$2,542,701,333
Totalité du commerce avec l'étranger durant sept années, de 1890 à 1896 inclusivement..	1,630,446,121
Augmentation au cours des sept années du régime libéral.. ..	912,255,212

Je le demande de nouveau : ces chiffres sont-ils exacts, vrais ? Dans l'affirmative celui qui peut ressentir les émotions patriotiques, ne doit-il pas se réjouir de ce que ces faits soient rendus publics et patents?

Certaines personnes jugent de notre prospérité matérielle par le volume de nos exportations, c'est-à-dire par la quantité des produits de nos industries que nous vendons ou échangeons à l'étranger.

M. LANCASTER : L'honorable ministre veut-il dire que les données statistiques qu'il a citées sont exactes ?

L'honorable M. PATERSON : Je crois qu'elles le sont.

M. LANCASTER : Sait-il si elles sont vraies ou fausses ?

L'honorable M. PATERSON: Je les crois exactes.

M. LANCASTER : Vous ne le savez pas.

L'honorable M. PATERSON : Si je ne me trompe, je me suis servi de ces états ici même, et je puis affirmer que j'ai eu la précaution de m'assurer, soit à tort soit à raison, de leur exactitude. L'honorable député peut constater si c'est bien là ce que j'ai fait. A tout événement, nous discutons l'espèce de renseignements qu'on a préparés, non dans le but particulier de s'en servir aux prochaines élections, mais à seule fin de renseigner ceux qui prennent part aux discussions de la Chambre et des assemblées politiques. Je crois que les membres de l'opposition qui ont fait la discussion contre moi dans les réunions politiques, reconnaîtront que ces statistiques n'ont pas été sérieusement contredites, qu'on n'a pas essayé de les mettre de côté.

Certaines personnes jugent de notre prospérité matérielle par le volume de nos exportations, c'est-à-dire par la quantité des produits de nos industries que nous vendons ou échangeons à l'étranger. Eh bien, où en sommes-nous ?

18 années de régime conservateur.	1878...	$ 67,989,800
	1896...	109,915,337
7 années du régime libéral...	1903...	214,401,674

Dans dix-huit années, on constate une augmentation de $67,000,000 à $109,000,000. Au cours de sept ans, de 1896 à 1903, cette augmentation porte nos exportations à un montant représentant $214,000,000. Posons la question autrement : nous avons exporté à l'étranger, au cours des sept dernières années, des produits représentant une augmentation de $470,000,000 sur nos exportations des sept années précédentes. C'est une moyenne de progrès bien étonnante, en vérité. C'est un état de choses dont le public a raison de se réjouir, peu importe le gouvernement qui dirige les affaires du pays. Peut-on se plaindre si on signale ce fait à l'attention du peuple ? Dira-t on que ces statistiques sont l'œuvre d'un partisan politique ? S'il ne était ainsi, il faudrait prouver que ces tableaux ne sont pas basés sur les données de l'histoire de notre commerce. La génération présente cite ce fait avec fierté, car il démontre que le Canada, notre patrie, est entré dans une voie de prospérité et de progrès tels que bien peu de pays peuvent lui être comparés sous ce rapport. La génération future constatera ce fait avec orgueil. Puis viennent d'autres états statistiques indiquant les produits de nos mines, de nos pêcheries, de nos terres, de nos fabriques, la circulation de nos billets de banque, l'escompte des banques, leur actif, l'augmentation des matières postales, celle de l'immigration. On peut constater que de 1890 à 1896, 271,210 immigrants sont arrivés au pays, tandis que de 1897 à 1903 inclusivement, 966,946 immigrants sesont établis au Canada, soit une augmentation de 95,730 immigrants. Voilà un fait dont on peut se réjouir, si les calculs sont exacts. Dans le cas contraire, l'opposition pourra signaler l'erreur commise.

Il y a encore des tableaux extraits des rapports du commerce et de la navigation, indiquant les effets appartenant aux colons, le nombre de homesteads enregistrés—ce nombre s'est élevé à 62,661 au cours d'une période de dix-huit ans, de 1879 à 1896, et à 75,530 au cours des sept dernières années, soit une augmentation d'environ 13,000. Voilà qui est encourageant et qu'on lit avec plaisir. On s'est servi de ces calculs ici même, il y a un an ou deux, mais on y a ajouté les résultats de l'année 1903. On a préparé ces tableaux pour l'usage des députés; on s'en est servi ici et j'ose dire que leur exactitude n'a jamais été contestée avec succès.

Voici d'autres statistiques où l'on compare les progrès du Canada avec ceux d'autres pays ; je crois m'en être servi dans les assemblées publiques, il y a quelques années. Ce tableau comparatif des progrès du Canada et des Etats-Unis comprend les exercices fiscaux se terminant le 30 juin 1896 et le 30 juin 1903 respectivement. Quant aux autres pays la comparaison se termine au 31 décembre 1895 et au 31 décembre 1902 respectivement. Ce tableau a été préparé, si je ne me trompe, avant la nomination de M. Bain à la charge de sous-commissaire des Douanes. La gauche devrait se réjouir d'apprendre que dans cette marche vers le progrès, le Canada se trouve le premier, en avant du Japon, des Etats-Unis, de la colonie du Cap, de l'Italie, de l'Allemagne, de la Belgique, de la République Argentine, de la Suisse, de la Grande-Bretagne et de la France. Ses progrès représentent 107.43 pour cent, tandis que ceux du pays qui le suit, le Japon, représentent 97.20 pour cent, ceux de la colonie du Cap, 59.50 pour cent, ceux des Etats-Unis, 47.18 seulement. Les membres de l'opposition ne veulent-ils pas qu'on fournisse ces renseignements au peuple ? S'opposent-ils à ce qu'on fasse connaître cet état de choses aux pays étrangers, afin de leur faire voir combien le Canada progresse ?

Voici un autre tableau se rapportant au commerce de préférence avec la Grande-Bretagne. Je crois qu'il a été préparé avant notre départ pour l'Angleterre, et nous nous en sommes servi dans nos entrevues avec les membres du bureau du commerce. Nous avons indiqué, ce tableau en mains, la moyenne des droits imposés par notre tarif, et l'abaissement sensible de ces droits par le tarif différentiel. On trouvera ces renseignements à la page 17 des " Political Pointers, n° 1 ", ainsi qu'on désigne cette brochure. Ces calculs s'arrêtent à 1902. Si je ne me trompe, ils ont été préparés avant notre départ pour l'Angleterre.

Au sujet des tableaux que j'ai lus, M. Bain a dit : Oui, c'est moi qui les ai préparés; je les ai préparés pour l'usage de la Chambre et vous en avez lu quelques-uns ; lorsque vous m'avez demandé ces chiffres, je vous les ai donnés, et je les crois absolument

exacts ; je pense que je ne faisais que remplir un de mes devoirs de secrétaire particulier en agissant ainsi. Vouloir qu'un secrétaire particulier n'ait pas de relations confidentielles politiques avec son ministre serait l'abolition d'une pratique et de principes parfaitement reconnus en Angleterre et au Canada. M. Bain est mon secrétaire particulier, et je demanderai aux honorables députés de la gauche si l'habitude des ministres sous tous les gouvernements n'a pas été de faire recueillir par leurs secrétaires particuliers les renseignements politiques dont ils ont besoin. Je demanderai si des secrétaires particuliers ne sont pas allés plus loin que cela et n'ont pas publié ces renseignements politiques? Mais les honorables député de la gauche disent : M. Bain est assistant-commissaire des douanes. C'est vrai ; il est assistant-commissaire depuis le 1er juillet dernier, mais il avait préparé plusieurs de ces tableaux avant sa nomination comme assistant commissaire quelques-uns même très longtemps auparavant. Mais quand même il aurait été assistant-commissaire à cette époque, il n'y aurait pas de faute, car voici ce que dit la loi du service civil à ce sujet :

Tout membre du service civil peut remplir la charge de secrétaire particulier du chef politique d'un département, et recevra comme tel un traitement n'excédant pas $600 par année. Ce traitement ne sera pas payé s'il n'est pas voté par le parlement.

Dans ce cas-ci le parlement a voté le traitement, et ainsi que je l'ai dit, M. Bain est resté mon secrétaire particulier. Lorsqu'il est monté de commis de première classe à la charge d'assistant commissaire des douanes avec un traitement de $2,800 je lui ai dit : je ne vous paierez plus les $600 votés pour le secrétaire particulier, mais je vais les garder en réserve, car il se peut que l'ouvrage augmente tellement que je sois obligé de nommer un secrétaire particulier et alors j'aurai cet argent pour le payer. J'ai réussi à faire mon ouvrage sans deuxième secrétaire, et c'est autant d'argent économisé, excepté, ainsi que je l'ai dit, que j'ai pris une partie de ce crédit pour augmenter le traitement de deux jeunes filles sténo-dactylographe qui aident le secrétaire particulier dans sa besogne. Je n'ai rien à cacher. Si j'ai mal fait, je ne m'oppose pas à ce que l'on me censure. Il est vrai que l'honorable député qui vient de parler semble avoir une conception plus élevée que moi du bien et du mal, si nous devons en croire ses professions de foi. Il semble penser que je suis très coupable sous ce rapport, mais je puis lui dire que mon secrétaire particulier n'a rien fait qui ne fut parfaitement légitime, et si je me suis un peu emporté, lorsque les honorables députés de la gauche lui ont décerné l'épithète de valet politique, c'était une indignation justifiable, car je sais apprécier un serviteur public fidèle comme M. Bain, et je ne suis pas disposé à le laisser attaquer sans le défendre.

Je connais sa valeur, et comme je le sais incapable de dévier de la ligne droite du devoir, je ne le laisserai point attaquer par un honorable député qui ne paraît pas avoir, d'après les remarques qu'il a faites, la moindre conception de la nature et de la somme d'ouvrage qui incombe aux fonctionnaires du ministère des Douanes. Se trompent aussi grandement ceux qui croient qu'il y a peu d'ouvrage au ministère des Douanes, et que ce jeune homme ne gagne pas le traitement qu'il reçoit ou n'est pas digne de la position à laquelle je l'ai élevé. Tant que je serai ministre des Douanes et tant que le sous-ministre approuvera mes propositions, les fonctionnaires de ce département recevront l'avancement et les augmentations de traitement que nous croyons qu'ils méritent, et j'ose croire que ceux qui scruteront sans parti pris ma conduite comme chef du département des Douanes admettront que les promotions et augmentations qui ont été faites l'ont été non pas au point de vue des intérêts d'un parti politique, mais suivant les mérites de chacun. Des fonctionnaires qui étaient dans le département avant l'arrivée du parti libéral au pouvoir ont reçu de l'avancement et des augmentations de traitement, mais si l'on m'accuse de ne pas avoir nommé beaucoup de conservateurs je m'avoue coupable. Cela tient à notre système politique, mais je ne crois pas avoir jamais commis une injustice envers les fonctionnaires nommés par le parti conservateur qui remplissent fidèlement leurs devoirs. L'honorable député de Bothwell (M. Clancy) m'a demandé si d'autres fonctionnaires avaient été promus aussi rapidement que M. Bain, et je lui ai répondu bien franchement. Je ne sais pas qui a pu pousser l'honorable député à faire cette question.

M. CLANCY : Je n'ai pas besoin de personne pour me pousser.

L'honorable M. PATERSON : L'honorable député ne dit pas qu'il n'a pas été poussé par quelqu'un.

M. CLANCY : J'affirme que personne ne m'a poussé.

L'honorable M. PATERSON : L'honorable député a dit que j'avais fait passer M. Bain avant de plus anciens employés—je ne sais pas s'il a dit "plus dignes" mais c'est ce qui ressortait de son discours. Je nie cela. Aucun des fonctionnaires du département ne s'est plaint, ou ne m'a donné à comprendre qu'il se croyait lésé par l'avancement procuré à M. Bain. S'il y a des mécontents, et peut-être quelques fonctionnaires sont-ils allés se plaindre auprès de l'honorable député—

M. SAMUEL HUGHES : C'est une lâche insinuation.

L'honorable M. PATERSON : Je dis que si un fonctionnaire porte cette plainte—peut-être un s'est-il plaint—et s'il me prouve que j'ai commis une injustice à l'égard d'un em-

ployé du département, je suis prêt à la réparer. M. Bain a été promu à cause de ses mérites, et il y gagne bien l'argent qu'il reçoit. Il ne faut pas croire que l'on a employé l'argent du public pour faire les frais de cette brochure. M. Bain a souvent consacré aux devoirs de sa charge des heures bien plus longues qu'il n'était strictement obligé de le faire. Je défie qui que ce soit de dire qu'il ait jamais négligé son travail. J'ai fait connaître franchement ma conduite dans cette affaire. Les honorables députés ont dirigé ces attaques, sinon des imputations directes, ils ont fait des énoncés aussi audacieux, sans m'en prévenir et sans me donner l'occasion de demander à M. Bain des explications que j'aurais pu communiquer à la Chambre. La gauche a admis que le gouvernement avait nommé des commissaires pour faire des enquêtes dans les causes de destitution de fonctionnaires publics ; mais dans ce cas-ci on n'a pas seulement voulu donner au ministre le temps de demander des explications à M. Bain, de lui demander si ce qu'on me reprochait était vrai ou non ; mais ses accusateurs ont demandé sa destitution immédiate et la réduction de son traitement à $1,800 ; c'était le plus qu'ils voulaient lui accorder.

Les honorables députés appuient sur le fait que M. Bain est assistant-commissaire. Qu'est-ce que cela a à faire avec la question ? M. Bain a été nommé secrétaire particulier ; il a été pendant quelque temps commis de deuxième classe, puis commis de première classe, et ensuite promu, et pendant tout ce temps il a continué à être mon secrétaire particulier. La loi accorde un traitement de $600 à chaque secrétaire particulier du ministre, mais y a-t-il un membre de cette Chambre qui croie que les secrétaires particuliers, même sous l'ancien gouvernement, ne recevaient que cette somme pour tout traitement ? Y en a-t-il qui supposent qu'un secrétaire particulier ne reçoit pas un autre traitement ? Mais où pourrait-on trouver pour $600 une personne ayant les qualités nécessaires pour remplir les devoirs de secrétaire particulier, et aussi loin que ma mémoire peut plonger dans le passé, ce chiffre n'a jamais varié.

M. SPROULE: L'honorable ministre croit-il qu'il respecte bien la loi en partageant ainsi entre d'autres membres du service civil les $600 votés par le parlement pour le secrétaire particulier qui doit tenir sa nomination du conseil même.

L'honorable M. PATERSON : C'est là une autre question.

M. SPROULE : Le ministre observe-t-il bien la loi ?

L'honorable M. PATERSON : Comme je l'ai dit, c'est là un autre point, et si cette prétention nouvelle de l'honorable député était juste, alors la conduite que j'ai tenue serait fautive et je mériterais d'être blâmé ; mais nous discutons dans le moment le point de savoir si mon secrétaire particulier est coupable ou non. Je ne refuserai pas de discuter plus tard l'autre point. Je suppose que cette pratique est générale. Dans tous les cas l'auditeur général n'a soulevé aucune objection au paiement de ces comptes et nous connaissons tous la sévérité de l'auditeur général. Il se peut, cependant, que l'honorable député de Grey-est ait raison et que l'auditeur général ait tort. A entendre les honorables députés de la gauche on croirait qu'un secrétaire particulier devrait recevoir $600 et rien de plus, et qu'il ne faut pas être en même temps commis de deuxième ou de troisième classe, ni assistant commissaire.

M. SPROULE : Nous ne prétendons pas cela.

L'honorable M. PATERSON : Alors de quoi vous plaignez-vous ? Si M. Bain avait le droit de préparer ces états lorsqu'il était commis de première classe, n'avait-il pas le même droit, une fois promu à la charge d'assistant-commissaire ? Les honorables députés prétendent-ils qu'il n'a pas le droit d'être fonctionnaire public et secrétaire particulier en même temps ? La loi dit distinctement que tout fonctionnaire public peut être nommé secrétaire particulier. M. Blain a été nommé secrétaire particulier par décret du conseil, il y a quelques années déjà, et il a conservé ce titre depuis. Ainsi que je l'ai déjà dit, le secrétaire particulier d'un ministre occupe vis-à-vis du ministre et du public une position différente de celle des autres membres du service public, et il doit nécessairement s'occuper comme le ministre des questions politiques et financières. Ce fait est si évident que personne n'est justifiable de ne pas le connaître. Pour revenir aux tableaux que M. Bain a préparés à ma demande et que j'ai lus dans cette Chambre, tableaux que le compilateur et éditeur a utilisés dans cette brochure dont on a parlé, s'ils contiennent des chiffres inexacts ou des falsifications de documents officiels, je demanderai qu'on me les signale, même les plus petites erreurs, mais si l'on est incapable de trouver d'erreurs, je ne vois pas que M. Bain ait rien fait qui mérite la censure, encore moins la punition que les honorables députés de la gauche voudraient lui infliger, c'est-à-dire de réduire son traitement, afin de le chasser du service public.

Je puis dire à l'honorable député qui traite M. Bain de valet politique que si tous deux se trouvaient aujourd'hui dans l'obligation de chercher un emploi, mon secrétaire particulier n'aurait pas de peine à en obtenir un meilleur que lui. Je puis me tromper—

M. FOWLER : Vous vous trompez certainement.

M. PATERSON :—mais c'est là mon opinion honnête des deux hommes. J'en connais un intimement et je juge l'autre par ses actes dans cette Chambre. Je dirai plus

que cela. Je crois que si M. Bain quittait le service public aujourd'hui il n'aurait pas de peine à trouver un emploi qui lui rapporterait plus que ce qu'il reçoit présentement du gouvernement public, et dernièrement j'ai bien craint de perdre ses services.

Un DEPUTE : Quittez ce souci.

M. PATERSON : L'ancien gouvernement n'a pas eu à son service d'hommes de cette valeur. Je connais celle de M. Bain, et je crois être assez bon juge des hommes, surtout de ceux qui sont au service du pays sous mes yeux. Si j'ai été un peu véhément dans mes remarques, si j'ai parlé sur un ton de voix un peu haut, c'est parce que j'étais indigné des attaques dirigées contre une personne qui, je crois, ne les mérite pas. Je n'ai pu souffrir qu'on appelât valet politique un serviteur fidèle comme M. Bain qui, comme plusieurs autres fonctionnaires publics, fait beaucoup d'ouvrage pour l'argent que le pays lui paie, et je crois que c'est une injustice monstrueuse à commettre à son égard que de vouloir faire croire, car c'est là l'impression que les honorables députés de la gauche cherchent à créer, que tout son travail dans le département se résume à écrire des brochures politiques. Voilà pourquoi j'ai été véhément et j'ai parlé sur le ton de l'indignation. Ce ne sont pas des excuses que je fais ; j'explique simplement comment il se fait que j'ai parlé un peu plus fort que d'habitude.

M. FOWLER : L'honorable ministre (M. Paterson) dit qu'il s'est senti un peu touché ; je crois plutôt que c'est le trésor qui a été touché. Le ministre m'a fait l'honneur de comparer mes talents à ceux du fonctionnaire dont nous nous occupons en ce moment, et il dit que s'il nous fallait tous deux chercher un emploi dans le monde des affaires je ne réussirais pas à en trouver un qui fût moitié aussi bon ou aussi bien rétribué que celui que trouverait M. Bain. L'honorable ministre juge de la supériorité d'une personne d'après l'argent qu'elle gagne, je suppose ? Alors, il aurait pu faire la comparaison entre lui et ce fonctionnaire ; et dans ce cas, je ne sais vraiment pas où l'honorable ministre pourrait trouver, s'il sortait du cabinet, un emploi qui lui rapporterait autant que son portefeuille lui rapporte. Je n'en vois qu'un seul que l'honorable ministre pourrait remplir avec un égal talent—rien qu'un. Pendant qu'il parlait sur ce sujet je cherchais ce qui conviendrait le mieux à ses talents, et je me suis rappelé d'avoir vu aux cirques des faiseurs de boniments à la porte des tentes sous lesquelles on montre des curiosités et des phénomènes. Cet emploi m'a paru celui qui lui conviendrait le mieux, mais je ne crois pas qu'il y gagnerait autant d'argent qu'en gagne son assistant-commissaire qu'il loue si hautement dans cette Chambre.

Je n'ai jamais eu pour habitude, depuis que j'occupe un siège dans cette Chambre, d'attaquer des honorables membres de la droite de la manière que j'ai attaqué l'honorable ministre des Douanes ; mais je veux que cet honorable ministre et chacun de ses partisans sachent que lorsque je serai attaqué et insulté, je me défendrai sur le même ton qu'on m'aura attaqué. Ce n'est pas cependant par le persiflage, les interruptions et les rires, comme se l'est permis l'honorable ministre, que l'on améliorera le ton de nos débats. C'est là cependant un point que l'honorable ministre règlera avec sa conscience. Il se pose en censeur. Il dit que sa morale publique est excellente et il me reproche de n'avoir pas des principes aussi moraux que lui. Je ne voudrais pas me vanter, mais je suis prêt à laisser à ceux qui nous connaissent à décider lequel de nous deux a le plus de mérite.

Maintenant, pour en venir à la question principale, l'honorable ministre s'est mis en frais de repousser certaines allégations à l'adresse d'un fonctionnaire de son département. Comment y a-t-il réussi ? Il a lu à la Chambre certaines données compilées par ce fonctionnaire, admettant le fait même qu'on lui reproche. Puis l'honorable ministre nous dit qu'on ne peut nier l'exactitude de ces états. Je n'ai pas eu occasion de voir la brochure à laquelle l'honorable ministre a fait des emprunts, et conséquemment, je ne puis dire si les chiffres sont exacts ou non. Mais j'ai déjà lu de la littérature électorale grite et si les chiffres contenus dans les " Pointers " 1, 2 et 3 ne sont pas plus vrais et honnêtes que ceux que j'ai relevés dans la littérature grite que j'ai déjà vue, ils sont certainement erronés. Mais qu'ils soient exacts ou erronés, là n'est pas la question.

Le ministre nous dit qu'il n'a pas de secrétaire particulier, mais que l'ouvrage est fait par deux jeunes filles, et malgré cela il veut se donner le mérite d'économiser $350 par année en n'employant pas de secrétaire particulier. Malgré cela, l'honorable ministre voit qu'il s'est placé dans une impasse et il nous dit que M. Bain est son secrétaire particulier.

Le PRESIDENT (M. Charles Marcil, Bonaventure) : Les honorables députés voudront bien faire moins de bruit.

M. SAMUEL HUGHES : On fait trop de bruit avec les pupîtres.

M. FOWLER : Laissez-les faire tout le bruit qu'ils voudront.

M. SAMUEL HUGHES : Non, il faut qu'ils se tiennent tranquilles.

M. FOWLER : Laissez-les se cabrer sous l'aiguillon ; ils ne font pas de mal. L'honorable ministre n'a pas répondu à l'accusation que nous avons portée de ce côté-ci de la Chambre. Chacune de ses paroles au contraire en était une confirmation. Chaque fois que, pendant qu'il lisait ces chiffres, il voulait se faire applaudir par ses amis, il élevait la voix d'une octave ou deux et à ce signal ceux-ci frappaient leurs pupitres. Ces chiffres montrent la prospérité dont le Canada jouit, une prospérité dont nous sommes

tous heureux et fiers. Sous ce rapport, nous différons des honorables députés de la droite, qui, lorsqu'ils étaient dans l'opposition, criaient que le pays allait à la ruine et cherchaient à ruiner son crédit. Nous sommes aussi amis de notre pays que lorsque nous étions au pouvoir, et nous sommes heureux de voir que la prospérité règne au Canada comme dans les autres parties du monde. Mais l'honorable ministre n'a pas pu démontrer, parce qu'il ne le pouvait pas, que le gouvernement a fait quelque chose pour amener cette prospérité. Sous ce rapport il ressemble à ses chefs qui siègent en avant de lui, et qui sont restés muets comme carpe quand plus d'une fois le chef de l'opposition les a défiés de montrer que le gouvernement avait aidé en quoi que ce soit à créer la prospérité dont le Canada jouit aujourd'hui. Le ministre nous lit cependant ces chiffres qui indiquent la prospérité du Canada comme une réponse à l'accusation que nous avons portée. Mais l'honorable ministre doit connaître mieux que cela, et je ne voudrais pas croire qu'une personne parvenue à la haute position qu'il occupe s'arrêterait à un argument si pauvre, s'il pouvait en apporter un meilleur. Mais il n'en avait pas et c'est pour cela qu'il essaie de jeter de la poudre aux yeux du peuple en lisant ces chiffres qui sont sa seule réponse à l'accusation que nous avons portée.

M. INGRAM : Je suis peut-être la cause innocente de toute cette tempête ; c'est de ma faute, sans doute, si nous voyons le ministre des Douanes lancer ses tonnerres sur les députés de la gauche. L'honorable ministre devra cependant admettre que lors de la discussion de ces crédits, vendredi dernier et aujourd'hui, je n'ai pas dit un mot qui ne se rapportait pas au sujet que nous discutions : les crédits qu'il demandait à la Chambre. L'honorable ministre ne m'a pas accusé d'avoir demandé la tête de ce fonctionnaire, de l'avoir condamné sans l'avoir entendu. Mais quel est le but d'un procès, sinon de prouver l'innocence ou la culpabilité de l'accusé ? L'honorable ministre est plus brave ce soir qu'il ne l'était vendredi soir ; il ne voulait pas alors dire si ce fonctionnaire était coupable on non, il ne le savait pas, mais ce soir il admet sans ambages qu'il est coupable d'avoir préparé cette littérature électorale. Voyons ce qu'il disait vendredi dernier lorsque nous discutions ce crédit de $600. Voici la question que j'ai posée et la réponse de l'honorable ministre :

L'honorable M. PATERSON : Oui, M. Bain, mon secrétaire particulier, a été nommé assistant-commissaire. Il est resté à mon emploi comme secrétaire particulier, mais il ne touche aucune portion de l'allocation affectée au payement d'un secrétaire. Son traitement est de $2,800. Dans mon cabinet, il y a deux personnes qui font l'office de sténo-dactylographes. Il paraît que l'une d'elles a touché un supplément d'appointements de $150, et l'autre, de $100. L'honorable député comprend qu'elles travaillent souvent jusqu'à six heures du soir, et quelquefois plus tard.

L'honorable ministre nous demande la somme de $600, non pas pour payer son secrétaire particulier, mais pour payer des clavigraphistes dans son bureau. J'ai demandé si M. Bain remplissait deux emplois, et l'honorable ministre a répondu qu'il était assistant-commissaire et secrétaire particulier. J'ai demandé ensuite si ce fonctionnaire avait l'habitude de préparer la littérature électorale, mais le ministre ne pouvait pas répondre à cette question et n'a pas répondu. Je veux faire remarquer, ainsi que je l'ai fait, que le fonctionnaire même dont il s'agissait dans la discussion était alors assis près du pupître du ministre dans cette Chambre, et celui-ci, s'il avait été franc, aurait pu demander à son assistant-commissaire s'il était coupable ou non de ce dont nous l'accusions. J'espère que l'honorable ministre des Douanes va me prêter son attention. J'aurai aussi quelques remarques à faire à l'adresse du ministre des Finances (M. Fielding) avant que je termine mon discours.

Voici ce que je veux demander à l'honorable ministre des Douanes. Il a dit que l'assistant commissaire remplissait les devoirs de commissaire des Douanes en l'absence de ce dernier. Je ne sais pas si cela veut dire que ses fonctions se bornent aux travaux du bureau à Ottawa, ou s'il est obligé d'aller au dehors remplir des devoirs de commissaires. Quoi qu'il en soit voici la position dans laquelle nous nous trouvons. L'honorable ministre a dans ses bureaux comme assistant commissaire une personne payée avec l'argent du public, l'argent des deux partis politiques, mais qui est un partisan politique et prépare de la littérature électorale pour son parti. Supposons que dans l'exercice de ses fonctions officielles cet employé ait à répondre à un importateur ou un manufacturier conservateur qui peut avoir reçu un envoi de marchandises dont l'évaluation est trop basse, serait-ce dans l'intérêt du public si ce commissaire partisan allait dire à l'importateur : Vous ne seriez pas pris dans ces difficultés, si vous saviez de quel côté le pain est graissé ; en d'autres mots, si vous n'étiez pas un conservateur aussi ardent le département des Douanes pourrait vous traiter avec plus d'indulgence qu'il ne le fait. N'est-il pas naturel de croire que c'est ainsi qu'agirait un commissaire partisan ? Or, si nous admettons que c'est chose possible, nous disons que tant que M. Bain sera employé dans le département des Douanes, il n'a pas le droit de préparer de la littérature électorale ni pour le parti libéral, ni pour le parti conservateur. C'est pour appliquer ce principe que nous professons de ce côté-ci de la Chambre, que j'ai proposé vendredi dernier de rayer le traitement de M. Bain du budget. Je considère que je faisais mon devoir, et que c'est ce que nous devions faire. A l'appui de ma proposition je dois citer en témoignage le premier ministre, le ministre du Commerce ; je pourrais citer aussi plusieurs autres qui ont été ministres depuis 1896 et que tous ont déclaré que

lorsqu'un fonctionnaire public se mêlait aux luttes politiques, il était passible de destitution. C'est l'honorable premier ministre lui-même qui a posé ce principe, et conséquemment ma motion est justifiable. Le ministre des Douanes nous parle aujourd'hui des chiffres préparés par ces fonctionnaires. Je ne m'occupe pas que ces chiffres soient vrais ou inexacts, telle n'est pas la question qui nous occupe. C'est la question de principes que nous soulevons et le ministre ne doit pas l'oublier. Ses déclarations au sujet des promotions m'ont réellement surpris ; lorsque je les ai entendues, j'ai pensé aux Russes à Port-Arthur. Lorsque les Japonais attaquent Port-Arthur, les Russes ont peur de sortir du port, de crainte de heurter leurs propres mines, et lorsque nous portons des accusations de ce genre contre le gouvernement, les réponses évasives qu'on nous donne font voir que les ministres craignent de faire éclater les mines qu'ils ont eux-mêmes préparées. Je pourrais dire bien d'autres choses que j'ai ici en note, pour montrer que le gouvernement ne met pas en pratique les principes qu'il a posés en 1896. Je pourrais aller plus loin, et prouver à l'aide des documents que j'ai ici que la seule recommandation dont une personne a besoin aujourd'hui pour obtenir un emploi dans le service public, est de faire exactement le contraire de ce que son parti prêchait avant 1896 ; il faut qu'il se montre politicien plus ardent et plus prononcé que ses adversaires ne l'ont jamais été.

M. CLANCY : Nous avons rarement vu un spectacle comme celui dont nous sommes témoins, ce soir. Le ministre des Douanes a rempli plusieurs rôles dans cette Chambre, et les a toujours surfaits. Je crois que le comité admettra avec moi que le ministre est encore allé plus loin ce soir que d'habitude. Rien de plus choquant qu'un martyr sans persécuteur, et c'est ce rôle de l'innocence persécutée que le ministre vient de jouer devant nous. Je veux lui dire que, pour ma part, je n'ai pas un reproche à faire à M. Bain. Le vrai coupable, c'est le ministre lui-même, et je vais lui prouver que du jour même où M. Bain est entré dans le département des Douanes, il l'a favorisé injustement et il a traité les autres employés d'une façon honteuse. Je fais cette assertion sans avoir eu de communication avec aucun des employés du département sous quelque forme que ce soit. Je dis donc que l'honorable ministre a traité d'une façon scandaleuse les employés de son département et qu'il a favorisé M. Bain, entré dans le service sans même avoir subi d'examen, et je vais prouver ce que j'avance. Pour cela, voyons le dossier de M. Bain. J'accuse le ministre d'avoir commis une injustice en faisant avancer ce fonctionnaire d'une façon dont on n'avait pas d'exemple dans ce ministère, et j'oserais dire dans aucun autre. Comment M. Bain est-il entré dans le service? Il est arrivé ici en juin 1896 comme commis surnuméraire. M. Bristol qui, jusqu'à cette époque, avait rempli les fonctions de secrétaire particulier et de commis de deuxième classe, fut mis de côté. Je ne prétends pas un seul instant qu'un ministre doive conserver un secrétaire particulier du ministre précédent, mais l'honorable ministre des Douanes aurait dû au moins traiter M. Bristol avec justice. M. Bain a reçu un supplément à son traitement de secrétaire particulier. Il a reçu $600 pour la balance de l'année. L'année suivante il reçoit encore comme secrétaire particulier $600 par année, et reçoit $600 de plus comme commis surnuméraire. La troisième année on lui donne $400 comme secrétaire particulier et on ajoute $500 ; il était promu en même temps à la deuxième classe à $1,100, ce qui lui faisait en tout $1,800. Le ministre a eu bien soin de se cacher pour payer cette somme de $300 à M. Bain ; impossible de découvrir pour quels services cette somme a été payée, mais M. Bain n'en a pas moins reçu en 1897-98 cette somme qui a porté son traitement à un chiffre auquel il n'avait pas droit. En 1900 M. Bain a reçu $600 comme secrétaire particulier et $1,150 comme commis de deuxième classe ; ce $50 étaient sans doute l'augmentation statutaire. En 1901 on le fait commis de première classe en le faisant passer avant d'autres commis plus anciens que lui dans le département des Douanes. Cette année-là il reçoit $1,400, plus $400 comme secrétaire particulier. En 1902 on lui donne l'augmentation statutaire de $50 ; on ne l'oblige pas à attendre un an pour cela et on lui paie le traitement de $400 attribué au secrétaire particulier. En 1903 il reçoit encore son augmentation statutaire, ce qui porte son traitement de commis de première classe à $1,500 et avec ses $400 comme secrétaire particulier cela lui fait $1,900. Les comptes de 1904 ne sont pas encore devant nous, mais dans le budget de l'année dernière nous avons voté $2,800 comme assistant-commissaire, non pas comme secrétaire particulier, et l'honorable ministre nous demande le même crédit cette année. Voyons maintenant comment on a traité M. Bristol, celui qui remplissait les fonctions de commis de deuxième classe et de secrétaire particulier à l'ex-ministre des Douanes ou plutôt au contrôleur des Douanes. Pendant les cinq années qui suivirent l'arrivée du parti libéral au pouvoir M. Bristol resta à $1,100. Il avait droit à son augmentation statutaire, mais l'honorable ministre des Douanes la lui refusa délibérément, injustement, et je dirai même lâchement. Je voudrais que l'honorable ministre portât plus d'attention à mes paroles. Il a refusé de donner l'augmentation statutaire à M. Bristol avant 1901. Je voudrais demander à l'honorable ministre, s'il veut bien porter attention à mes paroles—l'honorable ministre dit qu'il ne veut pas écouter, mais je puis lui dire que le pays écoute. Je veux donc lui demander pourquoi M. Bristol qui a occupé avec le ministre précédent les mêmes fonctions que remplit aujourd'hui M. Bain, a été

privé de son augmentation depuis 1896 jusqu'à 1901. L'honorable ministre refuse de répondre, car il sait qu'il n'y a aucune explication à offrir que celle de sa volonté de priver un fonctionnaire public qu'il tenait sous sa main et qui n'avait d'autre alternative que de quitter le service ou de se soumettre à l'honorable ministre.

L'honorable M. PATERSON : Je n'ai pas les données pour répondre tout de suite à l'honorable député, mais il me semble, d'après ce qu'il dit, que si M. Bristol a été pendant cinq ans sans recevoir son augmentation statuaire c'est peut-être parce qu'il était alors au maximum de sa classe, tout comme la chose arrive cette année. Je demande dans le budget actuel des augmentations statuaires pour tous les fonctionnaires de mon département, excepté deux, qui sont arrivés au maximum de leur classe. Sans cela je la demanderais aussi pour eux. Je ne suis pas sûr que ce soit la raison dans le cas de M. Bristol, mais je le crois. Le comptable me dit que M. Bristol a pu être une année sans recevoir d'augmentation, mais pas cinq ans. M. Bristol a été depuis promu de $1,300 à $1,500 et je veux lui rendre ici le témoignage qu'il est un très bon employé.

M. CLANCY : L'honorable ministre a été bien lent à rendre justice à M. Bristol. Il devrait savoir et, s'il ne le sait pas, son assistant pourrait le lui dire, que M. Bristol, qui avait $1,100 en 1896 n'était rendu qu'à $1,250 en 1903.

L'honorable M. PATERSON : Je suis sûr que l'honorable député fait erreur.

M. CLANCY : Je ne parle pas d'après des oui-dire. Si l'honorable ministre veut bien consulter le rapport de l'auditeur général pour l'année 1903 il verra que M. Bristol ne recevait cette année-là que $1,250, ce qui ne fait que trois augmentations statutaires depuis 1896. Conséquemment, M. Bristol a été privé de $200 d'augmentations statutaires. S'il avait reçu ces augmentations tous les ans M. Bristol aurait eu un traitement de $1,450 en 1903. L'honorable ministre a parlé de morale. En a-t-il deux codes, un pour la vie publique et l'autre pour la vie privée ? Quel code applique-t-il dans l'affaire de M. Bristol ? Si c'est celui de la vie politique, sa conduite n'a rien d'étrange. Aussitôt que M. Bain est entré dans le département, on lui a donné de l'avancement au détriment des autres employés qui avaient plus d'expérience que lui. Ce sont là, cependant, de ces choses qu'un ministre peut se permettre. Mais voici l'accusation grave que je porte contre l'honorable ministre. Nous lui avons demandé s'il savait directement ou indirectement que M. Bain avait écrit des pamphlets électoraux pour le parti libéral, et il resta aussi muet que s'il eût été mort. L'honorable ministre refuse de répondre. Il n'avait pas besoin de demander la chose à M. Bain. Il savait ce que M. Bain faisait. M. Bain n'est pas le coupable là-dedans. Le ministre est coupable d'avoir laissé faire une besogne politique par un fonctionnaire public occupant un emploi important et auquel est attaché un traitement élevé, et de l'avoir défendu en disant que c'était un bon fonctionnaire et ce qu'il avait énoncé était exact. Le commissaire actuel des Douanes, M. McDougall, aurait tout autant le droit de monter sur les tréteaux politques demain pour prendre la défense des principes du parti libéral, si celui-ci en a. Mais l'honorable ministre a montré au pays que son département était imprégné de corruption, car je ne connais rien de plus condamnable que de prendre l'argent du peuple de cette façon et de prostituer le service public comme il l'a fait. Il n'a pas agi inconsciemment, et aujourd'hui il défend sa conduite sans rougir. Nous n'avons jamais vu un spectacle semblable dans le parlement du Canada, et j'espère que nous ne le reverrons jamais. Quelle est l'excuse misérable que l'honorable ministre nous donne ? Il dit que ce fonctionnaire remplit bien ses devoirs; mais un percepteur des Douanes qui remplit bien ses devoirs aurait tout autant le droit de prendre part aux assemblées politiques, écrire des pamphlets électoraux, puis lorsqu'il reviendrait à son bureau, il n'aurait qu'à donner l'excuse que l'honorable ministre a donnée, c'est-à-dire qu'il remplit bien ses devoirs. Là n'est pas la question. L'honorable ministre ne s'est pas justifié et n'a pas justifié son département. Il ne s'est pas grandi dans l'estime de la Chambre, l'autre soir, lorsqu'il a refusé de donner une dénégation complète. Il a préféré garder le silence. Il parle ce soir, mais sa réponse est à côté. Il nous dit que ce fonctionnaire remplit bien ses devoirs et que les chiffres qu'il a publiés sont exacts. Nous pourrions tout aussi bien permettre à n'importe quel autre fonctionnaire du département des Douanes d'aller demain prendre part aux assemblées politiques, parce que l'honorable ministre prétend que cette conduite est parfaitement justifiable. Il n'y a pas un seul employé du département des Douanes qui ne pourrait pas demain prendre une part active à nos luttes politiques si on accepte les principes posés par l'honorable ministre. Cet employé pourrait dire : N'ai-je pas bien rempli mes devoirs de bureau ? Ce que j'ai dit ou écrit n'est-il pas parfaitement vrai? Ne suis-je pas parfaitement justifiable ? Que dirait l'honorable ministre si un des députés de la gauche tenait ce langage. Personne ne protesterait plus promptement que l'honorable ministre lui-même. Je veux donc dire à l'honorable ministre des Douanes qu'il a posé ce soir les principes les plus vicieux qui aient jamais été proclamés dans cette Chambre. Il a dit ouvertement au pays que l'on pouvait dépenser l'argent du public pour tout ce que l'on voudrait, que l'on pouvait payer les valets politiques avec l'argent du public, bien que j'admette que celui qui a écrit cette littérature ne soit

pas un valet. Si l'on me demandait qui fait au juste l'office de mercenaire, je serais forcé de nommer l'honorable ministre qui défend cette conduite ici ce soir. Je ne crois pas que dans toute l'histoire parlementaire du Canada un ministre se soit jamais conduit comme le ministre s'est conduit ce soir. Je n'en connais pas qui ait posé des principes aussi vicieux. Je n'en connais aucun qui ait défendu ce principe aussi effrontément.

M. TAYLOR : L'honorable ministre des Douanes nous a lu plusieurs pages de la première série des "Political Pointers" qu'il admet avoir été préparé par l'assistant-commissaire des douanes. Le ministre ne s'est pas contenté de lire les tableaux de chiffres, mais il a lu une grande partie du texte et il nous a demandé de prouver que ces énoncés n'étaient pas exacts. J'ai devant moi la série n° 3 de ces "Pointers", préparée par la même personne, et si le ministre voulait m'accorder une commission d'enquête, je suis certain de prouver que ce fonctionnaire est l'auteur de tout ce document. Voici ce qu'il dit à la page 12 du rapport du département des Douanes :

En 1903, le revenu total est de $37,110,354; en 1895, le revenu total a été de $17,887,269 ; différence : $19,223,085.

Puis il continue :

Sur le compte du capital les libéraux ont dépensé pendant les sept dernières années $64,-885,608, contre $37,082,642 dépensés par les conservateurs pendant les sept dernières années qu'ils ont été au pouvoir.

Si on pouvait prouver maintenant que cette augmentation de dépenses a imposé de nouveaux fardeaux aux contribuables sous forme de taxe ou a augmenté la dette publique plus qu'elle ne devrait l'être, on pourrait justement critiquer le gouvernement.

Puis il continue p. 5 :

Mais c'est un fait, et il mérite qu'on lui donne une importance toute spéciale, que l'augmentation des dépenses nécessitées par le grand développement du pays a été payé sans augmenter le taux des taxes, sans mettre aucun fardeau additionnel sur les épaules du peuple et sans augmenter indûment la dette publique.

A la première page il dit que la taxe a été augmentée de $19,000,000, et dans une autre page il dit que cette augmentation énorme de revenu a été effectuée sans ajouter un seul sou à la taxe. Où est la vérité dans cette affirmation formulée par ce mercenaire politique ou simplement écrite sous la dictée du mercenaire politique qui fait préparer ce document électoral ? Il fait une autre allégation qui sera, j'en suis sûr, contredite par tous les cultivateurs du pays. Parlant du ministère de l'Agriculture, voici ce qu'il dit :

Sur cette augmentation, $150,000 ont été dépensés pour le développement de l'agriculture et de l'industrie laitière, y compris les frais d'exploitation des stations agronomiques. En 1895 on avait dépensé $150,000 pour les mêmes fins, mais en 1903 on a dépensé $300,000. Sous le régime conservateur l'argent servait à acheter du beurre pour l'exportation, à faire de la laiterie pendant l'hiver, et à payer le personnel pour donner des conférences dans le pays. Le ministre de l'Agriculture actuel, qui est un cultivateur pratique—

Cette allégation est-elle bien exacte? L'honorable ministre de l'Agriculture est-il un agriculteur pratique ? Mais il n'y aura plus un cultivateur dans le pays qui ne dira pas que ce n'est pas vrai.

Le ministre de l'Agriculture, qui est un agriculteur pratique, est allé plus loin que ses prédécesseurs, et il a inauguré plusieurs méthodes nouvelles et améliorées pour venir en aide à l'agriculture. Il a par exemple établi un département spécial pour l'élevage des bestiaux, et il a mis à sa tête un commissaire capable d'aider au progrès de cette industrie. Il a établi aussi une division spéciale pour faire connaître les meilleures méthodes d'engraisser et préparer la volaille pour l'exportation.

L'honorable ministre des Douanes a-t-il autorisé l'assistant-commissaire d'écrire de telles insanités ? Le ministre des Douanes a admis que l'assistant-commissaire avait préparé le pamphlet intitulé : "Political Pointers n° 1", mais il dit que c'était avant qu'il fût assistant-commissaire.

Voici cependant la "Série n° 3" écrite par la même personne, et dont il est arrivé aujourd'hui à la Chambre des communes vingt caisses remplies pour être envoyées sous la franchise postale des députés. On m'a fait toutes sortes de misères l'année dernière pour avoir envoyé un peu de littérature électorale sous les initiales des députés de la gauche, mais voici que cette année la droite envoie à plein wagon de la littérature électorale préparée par un fonctionnaire public qui reçoit $2,800 par année pour écrire des insanités destinées à tromper les cultivateurs du pays. Ce fonctionnaire montre par ses chiffres que les cultivateurs versent $19,000,000 de plus dans le trésor, par année qu'ils ne versaient en 1895, et cependant il a l'audace de prétendre qu'ils ne paient pas plus de taxes qu'alors.

L'honorable M. SUTHERLAND : Je ne me proposais pas de prendre part à ce débat, mais je crois que tout membre de cette Chambre qui a du cœur doit se montrer juste et honnête envers son semblable. Ce n'est que justice de dire que M. Bain n'est responsable en aucune façon des passages que l'honorable député (M. Taylor) vient de lire. C'est une accusation très injuste.

M. TAYLOR : J'ai dit que si l'on m'accordait une commission, j'en tenterais la preuve.

M. JAMES SUTHERLAND : L'honorable député aura toutes les commissions qu'il voudra, mais il ne pourra pas établir ce qu'il dit. Je déclare ici sur ma responsabiilté de membre de cette Chambre que M. Bain n'est pas coupable des paragraphes que l'honorable député (M. Taylor) a lus. Le ministre des Douanes a déclaré que M.

Bain lui a fourni certaines données, tout comme les autres sous-ministres ou fonctionnaires dans les différents ministères fournissant des statistiques aux conservateurs comme aux libéraux.

M. TAYLOR : Le ministre des Douanes ne l'a pas nié.

M. SUTHERLAND : Je ne parle pas au nom du ministre des Douanes ; voici ce que j'affirme, quant à moi.

M. TAYLOR : L'honorable ministre des Douanes devrait être plus au courant que l'honorable ministre des Travaux publics.

M. JAMES SUTHERLAND : C'est peut-être votre manière de discuter, mais ce n'est pas la mienne. J'ai déclaré sur ma responsabilité de ministre que M. Bain n'a rien eu à faire avec la publication de ce pamphlet. Je demande à mon honorable ami comme je demande à tous les autres membres de la Chambre d'être francs et justes; qu'ils blâment ceux qui sont coupables mais qu'ils donnent justice aux innocents. Il est injuste de porter une accusation fausse, soit directe, soit par sous-entendus. Je me suis levé pour déclarer que M. Bain n'est pas l'auteur de ce pamphlet ; qu'il n'a pas écrit les paragraphes que l'honorable député a lus et qu'il n'en est responsable en aucune façon.

M. TAYLOR : Nous avons alors le spectacle d'un ministre qui contredit un de ses collègues dans le cabinet.

Quelques VOIX : C'est inexact.

L'honorable M. JAMES SUTHERLAND : Evidemment. Souvent des conservateurs m'ont demandé des renseignements, et je me suis toujours fait un plaisir de les leur procurer par l'entremise des employés du ministère, et je n'ai aucune raison de croire que M. Bain a fait plus que de fournir les renseignements qu'on lui demandait. Si le ministre des Douanes se trompe, c'est peut-être qu'il manque de renseignements exacts. Mais je suis renseigné, et je me suis levé dans le but de rendre justice à M. Bain, et je puis dire à ceux qui peuvent avoir des doutes ou avoir mal compris la question à cause de ce qui a eu lieu dans cette Chambre, que M. Bain n'est pas l'auteur de cette littérature, et je le sais positivement.

M. TAYLOR : J'ai compris que le ministre des Douanes a dit que M. Bain avait préparé avant qu'il fut commissaire, le pamphlet "Political Pointers n° 1" dont le ministre des Douanes a lu des extraits.

Quesques VOIX : Non.

M. TAYLOR : L'honorable ministre des Douanes a lu plusieurs passages de ce pamphlet qu'il a prétendus être véridiques. Le ministre des Douanes admet que M. Bain a écrit la Série n° 1, mais il dit que c'est avant sa nomination à la charge d'assistant-commissaire.

Quelques VOIX : Non.

M. TAYLOR : L'honorable ministre des Douanes n'osera pas le nier lui-même, parce qu'il a la réputation de dire la vérité, bien qu'il tourne autour quelquefois, mais lorsqu'il s'agit de dire oui ou non, il est franc. S'il me donne une commission composée de de trois hommes honnêtes, je prouverai que M. Bain a préparé ce document.

L'honorable M. PATERSON : J'ai déclaré que, ayant demandé à M. Bain : Avez-vous contribué à la préparation de cette brochure, il m'a répondu : Elle renferme des calculs que j'ai faits pour votre usage et dont vous avez tiré profit ; c'était mon devoir, en ma qualité de votre secrétaire particulier, de faire ces calculs pour votre information et on les a glissés dans ce guide électoral. Je n'ai pas dit que M. Bain avait reconnu qu'il était l'auteur ou l'éditeur de ce pamphlet politique.

M. TAYLOR : Vous ne l'avez pas dit, non; mais après avoir cité les tableaux, vous avez lu une multitude de passages déclarant qu'ils contenaient des renseignements véridiques à l'usage de la population ; or, M. Bain a préparé ce document avant de devenir sous-commissaire.

L'honorable M. PATERSON : Il ne l'a pas préparé dans cette intention-là.

M. CLANCY : Un mot au ministre des Travaux publics qui contredit son collègue, le ministre des Douanes——

Quelques VOIX : Non.

M. CLANCY : Examinons dans quelle position se trouvait le ministre des Douanes à la fin de la séance, vendredi soir. On lui demanda si, à sa connaissance, directement ou indirectement, M. Bain avait préparé des articles politiques dont le parti libéral devait faire usage ou répandre parmi le public ? Le ministre refusa de répondre, disant : "Je le demanderai à M. Bain." Ne pouvait-il pas répondre : Je n'en ai pas connaissance ; je ne m'en suis jamais aperçu et, conséquemment, je l'ignore." Pourquoi interroger M. Bain, s'il ignorait si ces articles étaient de lui ? Le ministre ne pouvait-il pas répondre qu'il n'en savait rien ? Cependant, nourrissant autant de scrupules que le ministre des Travaux publics—ce qui lui fait honneur, je le répète—le ministre refusa de déclarer qu'il ne savait pas, ni directement ni indirectement, si le sous-commissaire des Douanes avait travaillé à la préparation de brochures électorales à l'usage du parti libéral et il préféra rester cloué à son siège et parder le silence. Voici, maintenant, que le ministre des Travaux publics nous dit : Je connais toute l'affaire. En sait-il plus long que le ministre des Douanes lui-même ? Vendredi soir, n'était-il pas à son siège ici même sans desserrer les dents

lorsque le ministre des Douanes refusait de répondre ? Il déclare aujourd'hui que M. Bain n'est aucunement responsable ?

Ce n'est pas sur M. Bain, mais sur le ministre des Douanes, que nous rejetons la responsabilité. M. Bain n'est pas son secrétaire particulier ; si le ministre lui confie ces fonctions, il lui donne un emploi pour lequel cette Chambre n'a pas voté de crédit. Le ministre n'a pas le droit de faire de M. Bain son secrétaire particulier ; celui-ci est sous-commissaire des Douanes, il est appointé comme tel. Sa faute n'est pas palliée par le fait que le ministre des Douanes en a fait son secrétaire particulier. Je félicite les deux ministres—celui qui refuse de nier et celui qui prétend en connaître plus long que son collègue—du spectacle qu'ils offrent à la députation et au public.

M. HEYD : J'ai suivi le présent débat avec un vif intérêt et je commence à peine à comprendre de quoi il s'agit. On accuse le sous-commissaire des douanes d'avoir préparé les trois brochures électorales désignées sous l'appellation de "Political Pointers," et j'ai cherché à découvrir si M. Bain les a préparées. Dans l'affirmative, je crois qu'il a eu tort. Dans la négative, je me demande de quoi il est coupable. Si l'auteur de cette brochure s'est servi des calculs faits par M. Bain à l'usage de M. Paterson, il ne mérite aucun reproche. Dans cette brochure on cite M. Coulson, le banquier, les rapports de l'auditeur général et des douzaines de personnes du dehors, et tous sont aussi coupables que M. Bain puisqu'il ont également fourni des renseignements. Ils ne sont pas les auteurs de la brochure ; M. Bain non plus. J'ai eu le plaisir de voir ce pamphlet, en grande partie du moins, avant sa publication, sous la forme d'un manuscrit ; ce n'était pas l'écriture de M. Bain, mais celle d'une autre personne. L'auteur de la brochure a obtenu, je n'en doute pas, des renseignements fournis par M. Bain. N'importe qui pouvait se les procurer. Nos bons amis de la gauche se vantent de n'avoir pas puisé leurs renseignements à cette source. Voilà pourquoi ils ont toujours tort. Si, au lieu de s'en rapporter à son propre jugement et à leurs connaissances, ils imitaient l'auteur de cette brochure, s'ils puisaient leurs renseignements à bonne source, ils s'égareraient moins souvent car ils font invariablement fausse route chaque fois qu'ils s'en rapportent à leurs propres lumières. J'ai fréquemment eu l'occasion de remarquer que nos amis abandonnés à leurs propres ressources, s'égarent comme des moutons errant à l'aventure. Ils reprochent à M. Bain d'avoir publié une brochure. M. Bain n'a pris aucune part à ce travail. S'il était présent pour se défendre, il pourrait dire à nos bons amis que cette brochure se compose d'extraits des discours prononcés par M. Paterson et de documents fournis à d'autres membres de la députation. Ce n'est pas un crime pour un fonctionnaire de préparer, à ma demande, un tableau dont je désire me servir dans l'intérêt du pays. Lorsque je cite ici des chiffres—je le fais peut-être trop souvent au goût de certains gens—je suis certain de leur exactitude, parce que je les ai puisés à bonne source. Tous ces discours destinés à prouver que M. Bain est l'auteur de cette brochure sont autant de paroles inutiles, parce que l'accusation porte à faux. M. Bain n'est pas coupable d'avoir rédigé cette brochure ou d'avoir publié les manifestes électoraux 1, 2 et 3. Nos adversaires serviraient mieux les intérêts du pays en s'employant à démontrer qu'il se trouve dans cette brochure une seule assertion erronée. Au meilleur de ma connaissance, après l'avoir lue attentivemet et avoir comparé les renseignements qu'elle contient avec les chiffres que j'ai moi-même cités, elle ne renferme aucune inxactitude. Lorsqu'on accuse M. Bain d'en être l'auteur, je réponds que nous avons sa parole, qu'il n'est pas coupable et qu'on cherche à faire tomber sur un innocent le poids de cette accusation. La politique est au fond de cette tentative. Peu importe à nos adversaires que M. Bain prépare des écrits politiques. Ils s'inquiètent seulement de savoir quels sont ceux qui en profitent. Si ces rensignements avaient été recueillies dans l'intérêt du parti conservateur, nous n'aurions pas entendu souffler mot.

Ce qui les blesse, c'est que ce document est véridique, qu'il contient l'historique de dix-huit ans du régime conservateur et un tableau fidèle des progrès accomplis au Canada depuis sept ans. En dénigrant M. Bain, ils espèrent discréditer cette brochure, qui est l'œuvre d'un autre, et par conséquent atténuer l'effet qu'elle pourrait produire sur les électeurs. Je souhaite que tous les citoyens du pays lisent les séries électorales 1, 2 et 3 ; ils constateront alors, que les déclarations que nos amis de la gauche ont faites depuis six ou sept ans ne sont que de la bouillie pour les chats.

M. SPROULE : Les témoignages qu'on offre à la Chambre pour lui prouver que M. Bain n'est pas l'auteur de cette brochure, me remettent en mémoire un incident qui dit-on, se produisit un jour devant une cour de justice. Le représentant du ministère public annonça qu'il avait deux témoins oculaires à faire entendre. Le défenseur de l'accusé déclara qu'il pouvait citer douze témoins qui affirmeraient sous la foi du serment n'avoir pas vu l'accusé perpétrer son crime et qu'il fallait accepter le témoignage de ces douze personnes de préférence à celui des deux autres.

M. HEYD : Dites-vous que M. Bain est l'auteur de la brochure ?

M. SPROULE : Je n'affirme rien.

M. HEYD : Le dites-vous ?

M. SPROULE : Je n'imite pas les députés de la droite, je n'affirme pas des choses que

je ne connais pas. Quand l'honorable député (M. Heyd) a déclaré que M. Bain n'est pas l'auteur de cette brochure, qu'en savait-il ?

M. HEYD : M. Bain me l'a dit ?

M. SPROULE : Quand l'honorable député a-t-il obtenu ce renseignement ? N'était-il pas ici, vendredi soir, lorsque le ministre des Douanes a été pris à partie ?

M. HEYD : Non.

Quelques DEPUTES : Oui.

Un DEPUTE : Je l'ai vu.

M. SPROULE : C'était à l'instant même qu'on aurait pu fournir la meilleure preuve possible. Le ministre des Douanes (M. Paterson) n'ayant pas repoussé l'accusation, son mutisme qui équivalait à un acquiescement, a beaucoup contribué à donner du poids aux reproches de la gauche.

Le ministre des Travaux publics (M. Sutherland) déclare maintenant que M. Bain n'a pas écrit cette brochure. Ce fonctionnaire travaille au ministère des Douanes et non au ministère des Travaux publics. Or, le ministre des Douanes (M. Paterson), qui est le mieux renseigné, a été mis au défi par la gauche de dire que M. Bain n'était pas l'auteur de la brochure. Il n'a pas nié et a avoué tacitement. Quel fut son premier plaidoyer ? Il a pour ainsi dire reconnu le bien fondé de l'accusation, en refusant de la nier et on me dit, à tort ou à raison, que l'inculpé était assis auprès de lui, à portée de sa voix, et aurait pu renseigner le ministre en un clin d'œil. Quoi qu'il en soit, il n'a pas nié l'accusation, ce qu'il aurait pu faire, car personne n'était mieux renseigné que le ministre des Douanes, dont M. Bain est le subordonné. Lorsque l'accusation fut formulée de nouveau, le ministre dit : " J'avais pleinement le droit d'occuper mon secrétaire particulier à faire ces calculs pour m'en servir devant la Chambre." Il cita ensuite des chiffres, disant : Quelqu'un dira-t-il qu'ils ne sont pas exacts? Il défendit la conduite de M. Bain, ce qui était un aveu. Aujourd'hui le ministre des Travaux publics élève la voix pour nier l'accusation. J'aurais préféré que cette dénégation fut faite par celui qui est, plus que tous les autres, en mesure de savoir si M. Bain a fait ce travail ; or, jusqu'ici il ne l'a pas nié.

M. HEYD : Comment pouvait-il le nier sans aller aux informations ?

M. SPROULE : Il aurait pu interroger celui qui était auprès de lui.

L'honorable M. PATERSON : Vous dites que M. Bain était auprès de moi ?

M. SPROULE : Je ne connais pas ce fonctionnaire.

L'honorable M. PATERSON : Vous l'avez dit !

M. SPROULE : Pardon, je ne l'ai pas dit.

L'honorable M. PATERSON : Oui.

M. SPROULE : J'ai déclaré qu'un député de la gauche a dit que ce fonctionnaire était présent ; je n'ai pas affirmé qu'il était ici, car je ne le connais ni d'Eve ni d'Adam.

L'honorable M. PATERSON : L'honorable député a dit que M. Bain était absent. Celui-ci, vous l'apprendrez sans doute, avait été présent, mais il n'était plus dans cette enceinte lorsque ce débat s'est engagé.

M. SPROULE : Il s'est absenté au bon moment.

L'honorable M. PATERSON : L'honorable député dit qu'il était ici.

M. SPROULE : Non, vous dis-je ; je le nie. J'ai déclaré que quelqu'un de la gauche a dit qu'il était présent, mais je me suis tenu sur mes gardes, parce que je ne connais pas ce fonctionnaire. Je ne veux pas que le ministre me prête des paroles que je n'ai pas prononcées. Il a voulu justifier la préparation de cette brochure et a dit que les chiffres étaient exacts. Ce n'est pas des chiffres que nous nous plaignons, c'est des commentaires qui les accompagnent. Quelqu'un prétendra-t-il que ceux-ci sont véridiques ? Il n'y a pas un homme sensé au Canada qui, après en avoir pris connaissance, dira que ce raisonnement est juste.

Voici ce dont nous nous plaignons : Un jeune homme entre au service de l'Etat ; ses fonctions sont définies par un décret du conseil ; il est censé accomplir son devoir et rien de plus. On appointe un jeune homme qui doit donner ses services à l'Etat ; en entrant en fonctions, il prête serment de remplir fidèlement son devoir. Il prête serment :

> Je (A. B.) jure solennellement et sincèrement de remplir fidèlement et honnêtement mes fonctions de ———— et de ne demander ni recevoir de sommes d'argent, de services, de récompense, ou quoi que ce soit, directement ou indirectement, pour ce que j'ai fait ou pourrai faire dans l'accomplissement des devoirs de ma charge, excepté mes appointements ou ce qui pourra m'être accordé par la loi ou par un arrêté de l'Exécutif.

Et l'arrêté du conseil fixe ses appointements. Je veux à ce sujet signaler deux choses à votre attention. Le ministre a déclaré que ce jeune homme agissait en qualité de secrétaire particulier et il a justifié ce qui s'est fait en disant qu'il avait économisé, car, a-t-il dit, les fonctions de mon secrétaire particulier sont remplies par deux jeunes employées du ministère. Le ministre a prétendu avoir économisé par là $300 que l'Etat aurait été tenu de payer à son secrétaire. Mais il a confié ce travail à d'autres employés et, par conséquent, si ceux-ci ont prêté serment, il les a mis dans l'obligation de se parjurer.

Quelques VOIX : Ah ! ah !

M. SPROULE : Je le dis de propos délibéré. " Ah ! " interjette le député d'Annapolis (M. Wade). Personne ne sait mieux que l'honorable député, qui est avocat, que mon assertion est vraie.

M. WADE : Cette assertion n'est pas fondée.

M. SPROULE : Si le ministre des Douanes a mis ces employés au travail et les a appointés, il les a mis dans l'obligation de se parjurer. Ils ont reçu des sommes d'argent autres que leurs appointements. Que dit la loi à ce sujet ?

Il ne sera pas payé d'appointements cumulatifs ou de rémunération supplémentaire d'aucune nature quelconque à aucun sous-ministre, fonctionnaire ou employé du service civil, ni à aucune personne faisant régulièrement partie du service public.

Sans aucune exception, sauf en faveur d'un secrétaire particulier, auquel la loi permet de toucher $600. Le crédit n'a pas servi à payer un secrétaire particulier qu'on aurait nommé. Cette somme d'argent a été remise à ces employées, en sus de leurs appointements comme commis du ministère. Ils ont touché la somme fixée par la loi et, de plus, ce supplément. Le ministre jette la perturbation parmi ses propres employés. Entend-il justifier cette conduite ? S'il réfléchit, il n'essaiera pas de le faire. Comment sont nommés ces fonctionnaires ? Ils doivent être nommés par voie de décret. L'ont-ils été ? Nos adversaires semblent agir à leur guise ; ils ne se conforment pas aux usages parlementaires ; ils n'observent pas les prescriptions de la loi. Leur volonté est la seule loi qu'ils reconnaissent. Ils laissent tout aller à la bonne aventure et, lorsqu'ils constatent qu'ils ont commis une illégalité et une inconvenance, ils n'ont pas d'excuse à invoquer. Voilà ce dont nous nous plaignons. Ces fonctionnaires sont nommés par un arrêté du conseil et s'ils reçoivent des appointements plus élevés que ceux attachés à leurs fonctions, ils touchent des sommes qu'ils n'ont pas le droit de recevoir et le ministre dépense des sommes d'argent sans y être autorisé.

Mais il y a autre chose, il me semble, dont il y a lieu de se préoccuper. Il ne s'agit pas de savoir si les calculs du secrétaire particulier sont exacts ou erronés. En invoquant cette excuse, le ministre déplace la question ou cherche à nous lancer sur une fausse piste. L'exactitude de ces chiffres n'a pas été révoquée en doute. Personne, non plus, n'a prétendu qu'un secrétaire particulier ne doit pas faire les calculs que le ministre lui indique. Mais, selon nous, il a eu tort de préparer une brochure électorale——

M. HEYD : Mais, il n'en a pas préparé.

M. SPROULE : Qui dit cela ?

M. HEYD : Moi.

M. SPROULE : Je ne puis pas m'en rapporter à ce que dit l'honorable député (M. Heyd). Celui qui est censé connaître la vérité ne l'a pas nié.

M. HEYD : L'honorable député (M. Sproule) dit-il que M. Bain est l'auteur de cette brochure ?

M. SPROULE : Je refuse de me laisser contre-interroger par le représentant de Brand-sud (M. Heyd). Si l'honorable député a quelque chose à dire, qu'il le dise sans crainte. Je n'accepte pas la dénégation de celui qui ignore les faits quand celui qui les connaît non seulement ne nie pas, mais avoue tacitement, c'est-à-dire qu'il se défend, et en s'excusant il s'accuse au moins implicitement. Je le répète, il ne s'agit pas de savoir si un secrétaire particulier doit faire ces calculs, mais de savoir si un secrétaire particulier, un sous-commissaire, ou un commis de première classe, a le droit de se faire payer par l'Etat pendant qu'il écrit des pamphlets politiques dans l'intérêt d'un parti. Nous soutenons qu'aucun fonctionnaire public n'a ce droit et plusieurs de ceux qui faisaient partie du service civil avant 1896 ont été congédiés pour des fautes bien moins graves. Si le gouvernement était justifiable de renvoyer un fonctionnaire qui avait exercé son privilège d'électeur, il devrait assurément se montrer plus sévère envers celui qui touche des appointements pour avoir écrit des pamphlets électoraux.

L'autre soir, dans son plaidoyer, le ministre a invoqué d'autres excuses que je me proposais de commenter, mais que je passerai sous silence dans le moment. Je me contenterai de dire ceci : qu'on applique la même règle à tous ; qu'on n'ait point deux poids et deux mesures, pour les conservateurs et les libéraux. Le gouvernement du jour s'est montré très sévère à l'égard de plusieurs conservateurs dont la faute était moindre que celle de ce fonctionnaire. Je n'adresse pas ce reproche au ministre des Douanes actuel, car je ne me rappelle pas que ces démissions aient eu lieu dans son ministère. Cependant, je déclare que ses amis et ses collègues ont fait preuve d'une grande rigueur à l'égard de fonctionnaires conservateurs beaucoup moins coupables. De plus, je crois que le ministre des Douanes a manqué de dignité en faisant une certaine assertion. Il a déclaré qu'il était convaincu que plusieurs fonctionnaires fournissaient des informations à la gauche.

L'honorable M. PATERSON : Je n'ai pas dit cela.

M. SPROULE : La gauche a nié cette affirmation et j'ai compris que cette dénégation avait été provoquée par les paroles du ministre. Le représentant d'Elgin (M. Ingram) a opposé un démenti à cette assertion et d'autres députés en ont fait autant. Il me semble que le ministre a ajouté, que si la gauche devait continuer à recevoir des renseignements, le gouvernement ferait mieux de s'en prendre aux délinquants de vieille date. Autrement dit, il devrait com-

mencer par congédier les conservateurs. N'est-ce pas là des paroles déplorables? A-t-on l'intention d'imposer silence à la gauche, de crainte que quelques-uns de nos amis ne soient mis à la porte sous le prétexte qu'ils nous auraient fourni des renseignements ? Pour ma part, je déclare n'avoir jamais demandé ni reçu un mot ni un chiffre d'un fonctionnaire du présent gouvernement. Je ne voudrais pas me renseigner à une pareille source. Cependant, si je le faisais, je ne serais pas plus coupable que des députés de la droite l'ont été lorsqu'ils siégeaient sur les banquettes de l'opposition. Je déclare que ces paroles étaient déplorables, si celui qui les a prononcées se proposait d'imposer silence à l'opposition de crainte que ses amis qui font partie du service civil ne subissent quelque insigne châtiment en expiation de délits imaginaires. Le ministre se trompe s'il espère nous fermer la bouche au moyen de ces menaces. Ces menées politiques de la part de fonctionnaires publics sont déplacées et le pays les réprouvera. Celui qui entre au service de l'Etat, s'engage à travailler pour tout le pays et non pour un parti seulement. Il n'a pas le droit de faire payer par le public le temps qu'il consacre à la préparation de brochures électorales qui seront répandues parmi la population. Nous avions raison de demander de retrancher du crédit le chiffre de ces appointements et, ou je me trompe fort, ou cette motion sera soumise à la Chambre et le ministre en entendra parler de nouveau avant que l'incident soit clos.

M. INGRAM : Je serais curieux de savoir ce que le ministre des Douanes pense de la déclaration suivante du ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) :

Lorsque les membres du service civil à la solde des deux partis interviendront de propos délibéré dans les élections dans le but de favoriser une faction politique, ils seront censés mettre leur sort en jeu et devront subir les conséquences de leur conduite. Le bon sens de la population de ce pays, son sentiment inné de l'équité, n'excuseront pas seulement le gouvernement de faire un exemple, ils exigeront de lui qu'il fasse prompte justice.

J'infère de ces paroles que le fonctionnaire public qui prépare un manifeste électoral fait un acte répréhensible dont il doit subir les conséquences. Le ministre des Douanes avoue qu'au moins une partie de cette brochure électorale est l'œuvre de M. Bain.

M. HEYD : Que l'honorable député (M. Ingram) me permette de lui dire que je ne crois pas que le ministre soit allé jusque-là.

M. SPROULE : A l'ordre ! Le ministre des Douanes peut répondre lui-même.

M. HEYD : Je reprendrai mon siège si le représentant d'Elgin-est (M. Ingram) l'exige. Dans l'intervalle, que le député de Grey-est (M. Sproule) se tienne coi. Si j'ai bien compris, le ministre a dit que cette brochure renfermait des calculs préparés par M. Bain. Il y a tout un monde de différence entre cette déclaration et l'assertion de l'honorable député (M. Ingram).

M. INGRAM : Je suis surpris de voir que le représentant de Brant-sud (M. Heyd) est obligé d'élever la voix, lorsque le ministre des Douanes est à ses côtés. Est-il vrai que le ministre soit incapable de se défendre devant la Chambre ? Faut-il faire venir quelqu'un du comté de Brant pour déclarer que M. Bain lui a dit telle et telle chose et que, conséquemment, ce dernier n'est pas coupable ? Qu'on se présente devant un tribunal un défenseur qui déclare que l'inculpé a protesté de son innocence et que ce témoignage doit être accepté comme probant. L'honorable député est peu au courant de la preuve permise devant une cour de justice, s'il n'a pas d'autre moyen de défense qu'une déclaration semblable.

Je citerai maintenant un extrait tiré de la page 27, Série n° 3 :

Le comité des comptes publics est l'instrument qui permet d'obtenir des renseignements ; cependant, ainsi que l'a démontré le ministre des Finances dans un discours qu'il a prononcé vers la fin de la dernière session, les séances de ce comité au cours de la session ont tourné au burlesque.

Qu'on me permette de dire que personne n'a plus contribué à ce résultat que le ministre des Finances.

Il fut impossible de réunir tant soit peu régulièrement les membres conservateurs du comité qui n'a absolument rien fait. Pourtant, ils ont rendu témoignage à l'esprit de justice et à l'impartialité du président libéral du comité en adoptant un vote de remerciements à son adresse.

Je ferai observer au ministre des Finances que, si ce fonctionnaire a participé à la préparation de ce pamphlet qu'on répand parmi le public, il a trempé dans cette accusation formulée contre le comité des comptes publics.

J'ajouterai qu'il est d'usage que les ministres assistent aux séances de ce comité. Chaque fois qu'un témoin est assigné, si les ministres craignent des révélations de sa part, ils sont les premiers à lui dire: vous n'êtes pas tenu de répondre à cette question. Le ministre des Finances a mainte et mainte fois commis la faute de demander aux témoins de ne pas répondre aux questions des membres du comité. A la présente session, nous avons souvent entendu le chef de l'opposition demander au leader du gouvernement à quelle date se réunirait le comité des comptes publics, et, bien que les Chambres soient réunies depuis le 12 mars, nous sommes rendus au 24 avril et le comité n'a pas encore tenu une seule séance.

M. WADE : Que l'honorable député me permette de dire un mot. Je suis président du comité des comptes publics. Depuis que nous nous sommes réunis dans le but de

nous organiser, j'ai toujours été prêt à convoquer une séance du comité. Ce n'est qu'aujourd'hui que des députés de la gauche m'ont exprimé le désir de voir le comité se réunir et il se réunira jeudi.

M. INGRAM : L'honorable député n'était donc pas présent quand le chef de l'opposition a posé ces questions au premier ministre. De plus, si les séances du comité tournent au burlesque, c'est parce que chaque fois qu'un témoin est assigné, si le gouvernement craint que sa déposition ne tourne à son détriment, les ministres l'avertissent qu'il n'est pas tenu de répondre et le défendent lorsqu'il se tait. Je déclare au ministre des Finances et à d'autres membres de ce comité que la population de ce pays s'attend que les dépenses publiques seront contrôlées d'une autre manière. Le public veut connaître la vérité au sujet des comptes publics; il s'attend que, lorsque des témoins sont assignés, on leur permettra de répondre sans tenir compte du préjudice qu'en pourra souffrir le gouvernement. Voilà comment doit agir le comité des comptes publics, et, s'il suit cette ligne de conduite, les brochures électorales ne déclareront plus que ses délibérations tournent au burlesque.

M. ALEX. JOHNSTON : En prenant la parole, je n'ai pas le dessein de prolonger le débat; je désire seulement dire un mot en faveur d'un digne fonctionnaire qui est absent et qui n'est pas en état de repousser les diverses accusations lancées contre lui. La gauche a obstinément reproché à M. John Bain, sous-commissaire des Douanes, d'avoir préparé les séries électorales qu'on a étalés devant la Chambre. Or, je déclare de la manière la plus catégorique qu'il n'en est rien. Il se trouve que je suis au courant de la préparation de ces brochures. Je faisais partie avec d'autres personnes d'un comité chargé de rédiger les séries électorales, et je connais l'origine de ces publications. Je déclare de la façon la plus catégorique qu'ils ne sont pas l'œuvre de M. Bain. Je répète ce que disait le ministre des Douanes au début de la discussion: le comité qui s'est occupé de la publication de ces brochures électorales s'est servi des états préparés au ministère des Douanes pour servir au ministre devant la Chambre et au dehors. Nous avons utilisé ces états ; on les trouve dans les publications qu'on étale sous nos yeux. Les commentaires que provoquent ces brochures n'atteignent pas M. Bain; j'ai mission de le déclarer hautement. Je dois dire, sans me préoccuper de savoir si les députés de la gauche acceptent ma parole, que le reproche adressé à M. Bain avec tant de persistance d'être l'auteur de ces opuscules, est un reproche injuste et immérité. J'ajouterai que lorsque la droite a nié à mainte reprise une accusation, nos adversaires se montrent injustes en la réitérant, surtout lorsque le fonctionnaire incriminé n'est pas en état de se défendre.

M. WADE.

L'honorable M. FIELDING : J'implore l'indulgence de la Chambre, non pas dans l'intention de discuter la question principale concernant M. Bain, mais dans le but de relever deux assertions qui viennent d'être faites.

Le représentant d'Elgin (M. Ingram) a affirmé que depuis des années, au comité des comptes publics, chaque fois que la déposition d'un témoin pouvait être compromettante, les ministres étaient là pour l'avertir de ne pas répondre. Je crois avoir correctement rapporté le sens des paroles de mon honorable ami sans prétendre les citer textuellement. Or, en me reportant aux délibérations du comité des comptes publics depuis sept ou huit ans, je ne me rappelle qu'une seule circonstance qui permettrait à l'honorable député de faire une pareille assertion. Je me rappelle un cas, un seul, dans lequel j'étais moi-même concerné. Or, il arrive fréquemment devant les tribunaux qu'on pose à un témoin des questions auxquelles il n'est pas tenu de répondre. Il arrive souvent que les juges avertissent les témoins qu'ils ne sont pas obligés de répondre ; il n'est pas rare d'entendre les avocats intéressés dire à un témoin qu'il peut garder le silence, et il n'est pas surprenant que les membres d'un comité, des profanes comme moi, posent des questions qui soulèvent des objections. Dans le cas en question, les députés de la gauche cherchaient à incrimner un membre de la droite. Inutile d'examiner le fond de la discussion. J'ai cru que la question que l'honorable député posait n'était pas raisonnable et j'ai dit au témoin qu'il pouvait répondre si bon lui semblait, mais qu'il n'y était pas obligé, parce qu'il s'agissait de ses affaires privées. Le seul commentaire que je puisse faire maintenant, c'est que le ministre qu'ils accusaient de menées corruptrices est aujourd'hui leur ami de cœur. Je voulais aussi relever une remarque du représentant de Grey concernant les secrétaires particuliers. Mon honorable ami a soutenu que les appointements devraient être payés à un secrétaire particulier et qu'il était illégal et irrégulier de les répartir sur d'autres commis du ministère. Je dois lui dire qu'il se trompe, à mon point de vue. Je n'entreprendrai pas de discuter avec lui la légitimité de cette pratique, mais je lui dirai que, depuis plusieurs années, l'usage a prévalu de répartir les appointements du secrétaire particulier entre plusieurs fonctionnaires. Je sais que c'était l'usage sous mes prédécesseurs et c'est encore l'usage aujourd'hui ; et j'avoue que je n'y vois aucun inconvénient. Cela se fait encore présentement. Je sais que la même chose arrivait du temps de l'ancien régime et je n'y trouve pas à redire. Au demeurant, le précédent est établi.

L'honorable M. PATERSON : Le représentant de Grey-est a fortement insisté sur ce point. Ce serait se parjurer, disait-il, que d'affirmer que, depuis des années, l'auditeur général permet ces paiements. Eh bien, con-

sultons le rapport de l'auditeur général pour l'exercice 1896 et voyons ce qui s'est fait de 1895 à 1896.

M. SPROULE : Je croyais que la loi du service civil était impérative sur ce point.

L'honorable M. PATERSON : Je veux faire ressortir la manière dont elle était interprétée du temps de nos prédécesseurs, lorsque M. Foster était ministre des Finances. Cette année-là, on trouve l'inscription suivante, à la page 3-D du rapport de l'auditeur général: " Jenkins, L.-J., commis de première classe. Ses appointements comme tel s'élevaient à $1,400 et il toucha à titre de secrétaire particulier pour 12 mois expirant le 30 juin, moins 7 jours en janvier, $391.35 à même le crédit de $600 destiné au paiement du secrétaire particulier. De plus, Mlle B. Stark, au même titre, a reçu $195.62 pour les 12 mois finissant le 30 juin, sauf déduction de sept jours en janvier. Ainsi, M. Foster partagea le crédit de $600 destiné au paiement d'un secrétaire particulier. Si on n'eut pas défalqué sept jours en janvier—je crois que c'est à cette époque que certains ministres remirent leurs portefeuilles et que la besogne ministérielle fut suspendue pendant quelques jours—M. Jenkins aurait reçu $400 et Mlle Stark, $200. Est-ce légitime ou répréhensible, je n'entreprendrai pas de résoudre cette difficulté légale, mais on ne doit pas nous reprocher d'avoir sciemment prévariqué, car nous ne croyons pas avoir mal agi. Le gouvernement précédent n'entretenait pas cette opinion ; l'auditeur général non plus, et il me semble que nous ne devons pas tous avoir tort et que le représentant de Grey, seul, ne doit pas avoir raison. S'il en était ainsi, il aurait eu raison une fois dans sa vie.

M. R. L. BORDEN : La loi paraît bien claire. L'article 51 de la loi du service civil se lit ainsi :

> Il ne sera pas payé d'appointements cumulatifs ou de rémunération supplémentaire d'aucune nature quelconque à aucun sous-ministre, fonctionnaire ou employé du service civil, ou à aucune personne faisant régulièrement partie du service public.

De plus, il y a un serment dont la partie qui se rapporte au sujet du débat, se lit ainsi:

> Je ne demanderai ni ne recevrai des sommes d'argent, des services, ou une récompense ou quoi que ce soit, directement ou indirectement, pour ce que j'ai fait ou pourrai faire dans l'acomplissement des devoirs de ma charge, excepté mes appointements ou ce qui pourra m'être accordé par la loi ou par un décret de l'Exécutif.

Il me semble que ces paiements n'ont pas eu lieu en vertu d'un décret du conseil.

L'honorable M. FIELDING : Je le crois ; ils l'ont été dans mon cas, j'en suis certain.

M. R. L. BORDEN : Et dans le cas du ministre des Douanes ? Je crois, que non.

L'honorable M. PATERSON : Le commissaire me l'affirme. Je ne m'en souviens pas moi-même, mais je le tiens du commissaire.

M. SPROULE : Il me semble que le ministre a déclaré l'autre soir que ces paiements n'ont pas eu lieu en vertu d'un arrêté du conseil.

L'honorable M. PATERSON : Je ne crois pas avoir dit cela. Je voulais ne rien affirmer dont je ne fusse absolument certain et je n'avais aucune certitude à cet égard. Quoi qu'il en soit, le commissaire m'apprend que ces paiements ont été effectués en vertu d'un décret du conseil des ministres.

M. R. L. BORDEN : Cela règle la question en ce qui a trait au serment qui mentionne explicitement cette formalité. Néanmoins, je me demande ce que vous faites de l'article 51. La position du ministre des Douanes est quelque peu bizarre, car un de ses subordonnés, le sous-commissaire des Douanes, n'est pas, dit-il, son secrétaire particulier.

L'honorable M. PATERSON : Non.

M. R. L. BORDEN : Alors, il est son secrétaire, n'est-ce pas ?

L'honorable M. PATERSON : Oui.

M. R. L. BORDEN : Alors, la loi lui permet de toucher ces appointements que le ministre n'a pas le droit de donner à un autre. Voici un crédit accordé par le parlement au secrétaire particulier du ministre. Si ce fonctionnaire est son secrétaire particulier il a seul le droit de recevoir cette somme. C'est la conséquence logique et inévitable. Cependant, j'ai cru l'entendre dire que ce fonctionnaire, sans être son secrétaire particulier, remplissait parfois cet emploi. Il déclara ensuite qu'il avait partagé les appointements entre deux employées du ministère. J'ai compris qu'il disait que ces paiements n'avaient pas eu lieu en vertu d'un décret du conseil, mais dans le cours ordinaire des affaires. Je considère que c'est une irrégularité et je demande comment on peut éluder les dispositions de l'article 51. Nous accordons le montant des traitements de tous ces fonctionnaires et, puisque la loi déclare qu'il ne doit pas y avoir d'appointements cumulatifs, je suppose quelle est impérative et que le gouvernement est tenu d'en observer les prescriptions.

Il ne me reste que quelques mots à dire de l'autre question qui a été débattue à fond cette nuit. J'ai certainement compris très clairement que le ministre des Douanes disait que M. Bain était pour ainsi dire l'auteur de tout le pamphlet ayant pour titre " Political Pointers No. 1 ". Si ce n'est pas ce que le ministre a voulu dire, il ne s'est pas exprimé avec autant de clarté que d'habitude. Franchement, j'ai compris que, non content de faire cet aveu, il citait des extraits de cette brochure qu'il tenait à la main afin de justifier la conduite de ce fonctionnaire, car, disait-il, on ne peut pas révoquer en doute la véracité des assertions

qu'elle contient. C'était une bonne chose, à l'entendre parler, que d'avoir confié ce travail à ce fonctionnaire parce qu'il était à propos de faire connaître au public les faits relatés dans ce pamphlet. Il ajouta que M. Bain était justifiable d'avoir accompli cette tâche qui, par sa nature, incombe à un secrétaire particulier. La préparation de ces états, a-t-il dit, est au nombre des attributions d'un secrétaire particulier qui, une fois ce travail accompli, peut sans inconvénient les communiquer aux auteurs d'une brochure électorale semblable à celle que le ministre citait. A mes yeux, c'est ouvrir un vaste champ à l'activité des employés d'un ministère. Où cela nous mènerait-il ? A permettre au ministre de prendre $600 que le parlement aurait accordés à son secrétaire particulier et de les partager entre six ou douze des commis du ministère appelés, pour la circonstance, secrétaires particuliers ; à les occuper ensuite à la préparation de brochures électorales dans l'intérêt de son parti pour les répandre dans le pays, sans que personne puisse lui faire le moindre reproche, pourvu que ces brochures ne renferment que des données exactes. Autrement dit, un fonctionnaire public peut préparer des brochures électorales, s'il n'y met aucune inexactitude. Voilà le raisonnement du ministre. On peut choisir douze personnes, leur donner $50 par tête à même les appointements du secrétaire particulier, les affubler sous ce titre et les employer à la préparation des manifestes de propagande du parti libéral.

Le ministre ne croit-il pas qu'il serait plus juste que ses collègues et lui missent la main à l'escarcelle pour rétribuer ces personnes, comme les députés de la gauche sont obligés de le faire ? Est-il juste, est-il convenable d'employer $2,800 des deniers publics et une autre somme de $600 pour permettre à ce fonctionnaire—un bien digne homme, je n'en doute pas—de consacrer son temps à la rédaction de pamphlets politiques ? Je crois que les manifestes électoraux des deux partis renferment peu d'inexactitudes ; certes, nous espérons qu'ils ne contiennent pas d'inexactitudes voulues ; pourtant, ne sont-ce pas quand même des écrits politiques et le fonctionnaire qui les rédigent en est-il moins partisan pour cela ? Quant au document en question, s'il est l'œuvre de M. Bain —ce que j'ignore—c'est l'œuvre non pas d'un partisan politique renforcé qui ne communique pas au public les opinions d'un fonctionnaire, mais les sentiments d'un partisan chargé d'écrire des brochures électorales dans l'intérêt d'un parti.

M. A. JOHNSTON : Je demande à mon honorable ami s'il n'ajoute pas foi à l'assertion que les commentaires que contiennent ces brochures ne sont pas l'œuvre de M. John Bain. Il se trouve que j'en sais quelque chose.

M. R. L. BORDEN : J'accepte volontiers la parole du représentant de Cap-Breton (M. Johnston), bien que parfois la droite ne fasse pas preuve de la même courtoisie à mon égard. Je m'en rapporte à sa parole quant à ce qu'il connaît personnellement, mais il me faut tenir compte d'autre chose que la parole de mon honorable ami. Les usages et le décorum parlementaires exigent aussi que j'accepte la parole du ministre des Douanes. J'espère que mon honorable ami du Cap-Breton ne supposera pas que je mets en doute sa bonne foi absolue, si je lui déclare qu'il me faut aussi tenir compte des déclarations du ministre des Douanes, son aîné dans la carrière politique, un membre du cabinet, dont la parole doit avoir au moins autant de poids que la parole de mon honorable ami.

L'honorable M. PATERSON : Mon honorable ami veut-il dire que j'ai fait une déclaration qui viendrait en conflit avec l'affirmation du représentant de Cap-Breton ? Le chef de l'opposition veut-il laisser entendre à la Chambre et au public que M. Bain touchait $2,800 par année parce qu'il écrivait des brochures politiques ?

M. R. L. BORDEN : Je n'ai pas entendu le ministre des Douanes déclarer que M. Bain recevait $2,000 en paiement de ses écrits politiques, mais j'ai compris qu'il disait que M. Bain, pendant qu'il touchait ces appointements, s'est occupé de rédiger, en partie sinon en son entier, le document ayant pour titre " Political Pointers No. 1 ". J'ai également compris que le ministre l'excusait en alléguant que cette brochure ne contenait rien que de véridique, et que M. Bain étant son secrétaire particulier, il pouvait à bon droit accomplir ce travail. Je déclare en toute franchise et avec la plus insigne bonne foi que c'est ainsi que j'ai interprété les déclarations que le ministre des Douanes a faites cet après-midi et dans son discours de vendredi, que j'ai lu avec plaisir. J'ai cherché à tirer une conclusion logique de ses paroles, et le résultat que j'ai obtenu est corroboré par les inférences d'autres députés. Je ne crois pas qu'un fonctionnaire doive accomplir une pareille tâche ; il importe peu, selon moi, que M. Bain n'ait rédigé qu'une partie de cette brochure, comme on l'a dit, et que les autres parties ayant trait à d'autres ministères, soient l'œuvre d'autres fonctionnaires. La faute n'en est que plus grande. Aucun d'eux ne devrait accomplir cette besogne qu'il faudrait confier à une personne en dehors de l'administration qui ne serait ni directement ni indirectement rétribuée à même les deniers publics. Je crois avoir tiré une légitime conclusion des observations du ministre des Douanes, et si je me trompe, je veux bien qu'on me reprenne.

L'honorable M. PATERSON : Je trouve étrange que mon honorable ami m'ait mal compris, mais je constate avec satisfaction qu'il consent à ce qu'on le reprenne. Je ne connais rien de ce qui concerne ces brochures. Je ne fais partie d'aucun comité de pu-

blication, de rédaction ou de quoi que ce soit. Ceux qui sont au courant des détails de la rédaction de ces brochures ont parlé. On m'a demandé l'autre soir si M. Bain avait préparé des manifestes de ce genre et j'ai promis d'aller aux informations. M. Bain m'a appris que ces Politica Pointers " renfermaient certains renseignements qu'il avait recueillis pour mon usage, les uns depuis très longtemps probablement avant qu'il fut question de littérature électorale, nom qu'on donne à ces écrits. Il a ajouté que j'avais utilisé ces renseignements devant la Chambre et en Angleterre, il y a un certain temps. A mes yeux, c'est l'aveu le plus complet qu'il était possible de faire. Il n'y a eu aucune restriction, aucune cachotterie, aucun stratagème de la part de M. Bain. Ce dernier n'a eu recours à aucun subterfuge. Il a découvert dans cette brochure certains renseignements qu'il avait recueillis et peut-être d'autres provenant de sources différentes. Toutefois, il savait que certains de ces renseignements avaient été recueillis à mon intention, et que je m'en étais servi à la tribune politique, en Chambre ainsi qu'en Angleterre.

M. R. L. BORDEN : J'ai certainement entendu le ministre des Douanes dire, avant la suspension de la séance, que M. Bain a remis aux rédacteurs de ce pamphlet certains renseignements semblables à ceux qu'il avait recueillis pour le ministre des Douanes.

J'ai écouté très attentivement l'honorable ministre des Douanes, et c'est certainement ce qu'il a dit, avant six heures, lorsque dans son excitation il menaçait de détériorer le vénérable chef du ministère du Commerce qui est assis devant lui. Ce que le ministre des Douanes a dit alors ne s'accorde pas avec ce qu'il dit à présent.

L'honorable M. PATERSON : Autant que je sache, je n'ai rien dit d'incompatible avec ce que je dis en ce moment. J'ai dit que certaines personnes avaient demandé à M. Bain des renseignements sur ces questions ; il leur communiqua des états qui avaient été préparés pour moi et dont je m'étais servi. Nous n'avons pas fait beaucoup de luttes électorales ensemble, mais je crois m'être servi de ces chiffres dans l'élection d'Ontario-nord.

SAM. HUGHES : Vous en êtes-vous servi aussi dans Lambton-sud ?

L'honorable M. FIELDING : Il a dû les y oublier.

L'honorable M. PATERSON : Je ne sais pas au juste.

R. L. BORDEN : Les électeurs de Lambton-est connaissaient exactement la situation.

L'honorable M. FIELDING : Ils ont découvert une source de pétrole.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre affirme-t-il que M. Bain n'a rien fait autre chose, dans la préparation de ces brochures, que fournir les états qu'il avait déjà préparés pour le ministre ?

L'honorable M. PATERSON : Je ne puis dire plus que ce que j'ai dit. Celui qui a préparé ces brochures a tout dit ce qui en était.

M. R. L. BORDEN : Celui qui les a préparées en sait quelque chose, mais je suis porté à croire que le ministre des Douanes en sait plus long qu'il veut bien en dire. Je crois qu'il ne niera pas qu'au moins une partie de cette brochure est l'œuvre de son secrétaire particulier.

M. WADE : Quelqu'un accuse-t-il M. Bain ?

M. R. L. BORDEN : L'honorable député de Leeds (M. Taylor) a déclaré qu'il était prêt à prouver que ces tableaux avaient été préparés par M. Bain. Je ne vois pas quelle accusation plus formelle pourrait demander même le difficile député d'Annapolis. Cette accusation a été portée à deux ou trois reprises, ce soir.

M. HEYD : Il est disposé à la retirer maintenant.

M. TAYLOR : Non.

M. R. L. BORDEN : Puisque l'honorable ministre des Douanes a parlé de cette affaire, il pourrait aller un peu plus loin. Il a eu une entrevue avec M. Bain, et il connaît l'affaire. Je suppose qu'il la connaissait même avant cette entrevue, et même à présent, il n'est pas prêt à affirmer que M. Bain n'a pas préparé les états qui se trouvent dans cette brochure, et qui ont été préparés expressément pour cela. C'est une manière polie de faire savoir à la Chambre que c'est M. Bain qui est l'auteur de ces tableaux. D'ailleurs, n'a-t-il pas admis que c'est M. Bain qui a préparé une partie de la brochure ? Je ne veux pas trop insister sur ce point, mais l'honorable ministre nie-t-il qu'il en est ainsi ?

L'honorable M. PATERSON : M. Bain admet qu'il a préparé pour mon usage et en différents temps ces tableaux dont s'est servi celui qui a publié la brochure ; mais il ne veut pas être tenu responsable de tout ce qu'il y a dans ces brochures. Il prend la responsabilité de ce qu'il a fait lui-même.

M. R. L. BORDEN : Je crois comprendre parfaitement. Une partie de la brochure se rapporte aux affaires du ministère des Douanes et c'est cette partie qu'il a préparée.

M. HEYD : Non, non.

M. R. L. BORDEN : Je m'efforce de donner aussi exactement que possible tous les renseignements que je puis me procurer. Puisqu'un ami du ministre est venu à son aide, je me permettrai de faire remarquer

que le ministre des Douanes est depuis longtemps rompu à toutes les subtilités des discussions parlementaires et qu'il s'y entend mieux que personne à conduire ces sortes de contestations ; même si les choses étaient telles qu'il les explique, cela n'améliorerait pas la position. M. Bain a préparé la partie de la brochure qui se rapporte aux douanes ; les déclarations du ministre ne laissent aucun doute sur ce point. Mais, en justice pour M. Bain lui-même, il y a une autre chose que nous devrions savoir. On devrait nous dire s'il a agi ainsi d'après les instructions du ministre et à sa connaissance. Pour faire exonérer M. Bain, le ministre devrait s'expliquer clairement sur ce point. Cette affaire n'intéresse pas autant M. Bain que le gouvernement lui-même, et surtout le ministère des Douanes. Je ne suis pas prêt à faire trop de reproches à M. Bain qui est sous la domination de son ministre ; mais je trouve blâmable de donner à faire ce genre de travail à des fonctionnaires publics et, pour ainsi dire, aux frais du pays. Je ne tiens pas à me montrer trop sévère, mais je veux connaître exactement la situation et critiquer raisonnablement ce qui est mal. Le ministre niera-t-il que l'affaire est telle que je viens de l'exposer.

L'honorable M. PATERSON : Je ne prolongerai pas davantage cette discussion. Je crois m'être expliqué bien clairement. Mes paroles sont consignées dans les Débats et il est inutile de les répéter. L'honorable chef de l'opposition exonère maintenant M. Bain et rejette tout le blâme sur moi. Alors, pourquoi l'honorable député d'Elgin-est demande-t-il à la Chambre de retenir à M. Bain ses appointements de $2,800, au lieu de s'en prendre à mes émoluments ?

M. R. L. BORDEN : La raison en est évidente, et je croyais que l'honorable ministre la saisirait immédiatement. L'honorable député d'Elgin-est veut rejeter la responsabilité sur le ministre des Douanes et non sur le pays. Je ne suppose pas que M. Bain serait privé de ses appointements, mais le ministre des Douanes devrait voir à ce qu'ils lui fussent payés par ceux qui l'ont fait travailler.

L'honorable M. PATERSON : Je regrette de voir le chef d'un grand parti se montrer assez ignorant des règles parlementaires pour ne pas savoir que lorsque les appointements d'un fonctionnaire sont rayés du budget, il ne peut pas les toucher.

M. INGRAM : Voici mes raisons pour présenter cette motion ; si le parti libéral a besoin de quelqu'un pour préparer des brochures électorales, le moins qu'il puisse faire, c'est de le payer lui-même. Je suis ici un des représentants du parti conservateur, et je sais qu'il ne veut pas payer des fonctionnaires publics pour préparer des brochures électorales dans l'intérêt du parti libéral.

M. CLANCY : Si ce n'est pas M. Bain qui a préparé cette brochure, ses auteurs lui doivent certainement beaucoup. Sur trente pages, il n'y en a pas tout à fait une consacrée au département de l'honorable ministre. Il y a d'abord le total des dépenses, pour 1903. Etaient-ils obligés d'avoir recours à M. Bain pour ces renseignements, et l'honorable ministre s'en est-il servi dans son discours ? Il n'en a pas dit un mot. Il y a ensuite, le total des dépenses pour 1895—A-t-il fallu s'adresser à M. Bain pour cela ?

L'honorable M. PATERSON : Je ne le crois pas.

M. CLANCY : Mais ceux qui cherchent à excuser M. Bain, le prétendent. C'est ce que nous a dit ce soir l'honorable député du Cap-Breton.

M. A. JOHNSTON : Je n'ai pas dit que la personne chargée de la préparation de la brochure s'était adressée à M. Bain. J'ai dit que ceux qui étaient chargés de ce travail s'étaient servi des renseignements fournis par M. Bain et qui se trouvent dans le discours du ministre.

M. CLANCY : Cela ne se trouve pas du tout dans le discours du ministre. Je défie l'honorable député de nous montrer cela dans un seul des discours du ministre dont cette Chambre ait pu prendre connaissance. Il prétend que les personnes qui ont préparé la brochure se sont servi des renseignement recueillis par M. Bain. Est-ce lui qui a préparé les tableaux concernant la dette publique et les excédents ? Cela ne relève pas de son département. Est-ce lui qui a préparé les tableaux indiquant la manière dont l'argent a été dépensé dans les affaires du Yukon et de l'Intercolonial ?

M. JOHNSTON : Non.

M. CLANCY : S'est-on servi des renseignements fournis par M. Bain, concernant le ministère de l'Agriculture, ou relativement aux Travaux publics, ou la Marine, les Pêcheries, et le reste ? A la page 12, il y a deux ou trois item, j'en ai mentionné deux, savoir, les dépenses et les recettes du ministère des Douanes en 1895 et en 1903, respectivement. S'est-on servi des renseignements fournis par M. Bain pour trouver cela ?

M. JOHNSTON : Non.

M. CLANCY : Alors, quels renseignements a-t-on empruntés à M. Bain? Tous les autres se rapportent à d'autres départements. Comment s'est-on procuré les relevés faits par M. Bain, si ce n'est pas lui qui les a fournis ? L'honorable député est devenu, malgré lui, un excellent témoin. Je m'attendais à voir l'honorable ministre des Douanes se tirer de ce pas difficile, car il est en état de le faire. J'ai constaté avec regret qu'il savait que M. Bain était occupé à ce

travail, car c'est l'impression qu'il a laissé par son silence et son refus de répondre. On lui a demandé directement s'il savait personnellement que M. Bain avait travaillé à préparer des brochures électorales pour le parti libéral. Jusqu'à présent, il ne l'a pas encore nié. Il admet que M. Bain a préparé des tableaux pour l'usage du ministre, mais ce n'est pas une réponse, c'est même une défaite assez équivoque. Il devrait déclarer qu'il ignorait que M. Bain fut occupé à ce travail. Nous avons ici la brochure et l'aveu que les compilateurs se sont servis des renseignements fournis par M. Bain. Or, la brochure fait voir que M. Bain a fourni des tableaux concernant tous les départements. Sur 30 pages, il n'y en a pas une entière qui concerne les douanes.

L'honorable M. PATERSON: Quelle série?

M. CLANCY : La troisième série.

L'honorable M. PATERSON: Oh ! la troisième !

M. CLANCY : L'honorable ministre exonère-t-il M. Bain des autres ?

L'honorable M. PATERSON : J'ai parlé de la première, je crois.

M. CLANCY : Alors, le ministre ne nie pas que M. Bain ait préparé la série n° 3. Son refus de répondre est un aveu, et il ne pourra s'en prendre qu'à lui, si le public reste sous l'impression que M. Bain a été mêlé à la préparation de cette brochure. Il dit que M. Bain a préparé les tableaux, je le défie de trouver dans la série n° 3 un seul tableau dont il se soit servi dans un discours prononcé dans cette Chambre. S'il ne relève pas ce défi, il lui faut admettre que c'est M. Bain qui a préparé la brochure, et il approuve cette conduite de son secrétaire.

L'honorable M. PATERSON : Je n'ai pas l'intention de continuer la discussion. J'ai tout dit ce que j'avais à dire, et si j'ai tort, j'accepte le blâme des honorables députés de la gauche. Je tiens seulement à déclarer que lorsque M. Clancy affirma qu'aucune augmentation n'a été accordée à M. Bain pendant cinq ans, j'étais sous l'impression qu'il ne s'agissait que d'un an.

J'ai demandé les raisons, et j'ai constaté que pendant une année personne n'a eu d'augmentation et durant deux autres années, les fonctionnaires dont les appointements étaient moins élevés que ceux de M. Bristol avaient obtenue une augmentation proportionnée. L'honorable député de Bothwell a raison, quant à trois années. Je suis heurex de dire, cependant, que grâces à certains changements survenus—dont quelques-uns sont malheureusement dus à des décès—M. Bristol, que je considère comme un bon employé,, pourra maintenant recevoir $1,500, au lieu de $1,300.

M. CLANCY : En attendant, pendant ces trois ans, le ministre lui a fait perdre $500.

L'honorable M. PATERSON: L'honorable député connaît la politique adoptée par le gouvernement à son avènement au pouvoir, et la divergence d'opinion sur la question de savoir si cette augmentation est obligatoire ou non. Si j'ai eu tort en ceci, ce tort est partagé par tous les autres membres du cabinet.

M. CLANCY : Le tort c'est que M. Bain a obtenu une augmentation pendant qu'on la refusait à M. Bristol. Pourquoi en a-t-on accordé une à M. Bain, puisqu'on la refusait à M. Bristol ?

L'honorable M. PATERSON : L'honorable député est évidemment sous l'impression que je n'administre pas mon département avec justice et impartialité. Il me faut bien me soumettre à sa censure, quelque pénible que cela soit.

M. CLANCY : L'honorable ministre ferait mieux d'admettre franchement qu'il a eu tort. Sa réponse aurait pu être plus digne et le pays pourrait exiger une meilleure excuse. Sans vouloir donner à l'honorable ministre une leçon de convenance et de moralité politiques, je me permettrai de lui dire qu'il aurait dû, soit donner une bonne raison de sa conduite, soit avouer franchement son tort. Il n'a fait ni l'un ni l'autre. Il s'est contenté d'une explication équivoque. Je regrette de ne pouvoir le placer ni dans la catégorie des hommes d'Etat honnêtes, ni au nombre de ceux qui avouent franchement une erreur commise. Il a préféré prendre la tangente et il n'a fait qu'aggraver sa position. J'espère que cette discussion portera des fruits. Je suis convaincu que l'honorable ministre, à tête reposée. comprendra qu'il a émis ce soir une doctrine abusive, d'une application facile et générale, et qu'il lui suffirait d'appeler un fonctionnaire de son département un secrétaire particulier, pour l'autoriser a consacrer son temps à préparer des brochures électorales, ou, ce qui revient au même, à aller faire de la propagande dans les comtés en faveur du ministère.

Je lui demande de comparer ce cas avec celui d'un collecteur d'impôts douaniers dont les appointements étaient de $400 par année et qui a été vu voyageant en compagnie d'un individu occupé à coller des affiches. Un complot fut tramé contre lui ; on ne lui fit pas de procès ; on ne lui donna pas l'occasion de se défendre ni de prouver son innocence. Il fut condamné sans rémission et destitué de ses fonctions. Je défie l'honorable ministre de nier. S'il ose nier, je donnerai les noms et je prouverai que ce fonctionnaire a été congédié uniquement parce qu'il avait été vu voyageant en la compagnie d'un individu occupé à coller des affiches. Cependant, l'honorable ministre ne voit rien de répréhensible à ce

qu'un des principaux fonctionnaire de son département consacre son temps à préparer des brochures électorales pour son parti.

M. TAYLOR : J'espère que l'honorable ministre s'est procuré le renseignement que nous avons demandé cet après-midi et qu'il est maintenant en état de dire ce qu'il entend faire avec les $25,000 de plus qu'il demande.

L'honorable M. PATERSON : Je l'ai déjà expliqué une ou deux fois. Une partie de ce crédit sera affectée à augmenter le personnel dans certains ports; une autre partie servira à couvrir les dépenses éventuelles dans d'autres ports, qui devront être ouverts avant que ce crédit soit épuisé ; le reste servira à augmenter les appointements des fonctionnaires qui peuvent avoir mérité une augmentation.

M. TAYLOR : Je maintiens que ce n'est pas une réponse à la question. En préparant ces estimations, l'honorable ministre a dû se baser sur des données certaines : tant pour ouvrir tel port, tant pour les salaires, etc. Nous demandons à connaître ces détails afin de pouvoir constater, quand nous connaîtrons l'emploi de l'argent, si les estimations du ministre étaient exactes ou non. Il se vante d'administrer son département économiquement. Cependant, pour l'exercice 1904-05, il demande $1,159,865 pour salaires et dépenses éventuelles. En 1895, le même service coûtait $836,631, de sorte qu'il y a une augmentation de $348,000. A l'item suivant, pour salaires et frais de déplacement des inspecteurs, il demande $139,200 —une augmentation de $68,694. Il demande en tout, $1,430,565, quand ces services, en 1895, ne coûtaient que $921,530 et étaient aussi bien faits qu'aujourd'hui. Il y a ici une augmentation de $515,035. Où est allé tout cet argent ? Malgré cela, l'honorable ministre demande encore $25,000 de plus cette année que l'an dernier, et il refuse de donner aucun renseignement sur l'emploi d'un seul sou de cet excédent. Il se contente de dire qu'il a besoin de cet argent, pour en faire l'emploi qu'il lui plaira. Quand un ministre demande une somme additionnelle, il a l'habitude d'expliquer à la Chambre ce qu'il entend en faire. C'est tout ce que nous demandons ; nous voulons savoir ce qu'il se propose de faire avec ces $25,000 dans le premier cas, et ces $10,000, dans le second.

M. BLAIN : L'honorable ministre peut-il donner la liste des ports et ports secondaires créés l'an dernier ?

L'honorable M. PATERSON : Six nouveaux fonctionnaires ont été employés dans Ontario depuis le 1er juin 1903 : M. Richardson, Chatham ; M. Deacon, Fort-William; M. George E. Buckley, Chutes-Niagara ; A. E. Guérard, Port-Arthur ; J. B. Watson, Sarnia ; Thos. Fournier, Sturgeon-Falls.

M. BLAIN : Combien a-t-on établi de ports secondaires ?

L'honorable M. PATERSON : Quatre. Un dans Ontario, un dans la province de Québec, un dans la Nouvelle-Ecosse et un dans les Territoires du Nord-Ouest.

M. BLAIN : Dans quelles villes ?

L'honorable M. PATERSON : Sturgeon Falls, Ont. ; Marieville, Québec ; Oxford, Nouvelle-Ecosse et Saskatoon, Territoires du Nord-Ouest.

M. CLANCY : L'honorable ministre peut-il nommer quelques-uns des fonctionnaires dont il entend augmenter les traitements à même ce crédit ?

L'honorable M. PATERSON : J'ai expliqué que des augmentations doivent être accordées à un certain nombre d'employés du bureau de Montréal. Notre intention est de fixer le minimum du salaire des commis du " Long Room " à $900. J'ai aussi expliqué que ces employés reçoivent les entrées; que leur travail doit être fait très rapidement et avec beaucoup de précision; que ce travail, de 9 heures à 4 heures, est suffisamment et qu'on ne doit pas leur permettre de faire des heures supplémentaires, comme aux préposés aux arrivages, pour ajouter quelque chose à leur revenu. Nous ne pouvons pas adopter le même système à Toronto, car l'édifice ne s'y prête pas. Mais nous sommes à faire exécuter des améliorations qui nous permettront, je l'espère, d'introduire la même rapidité, nous aurons peut-être besoin d'un ou deux autres employés. Il sera probablement aussi nécessaire de créer d'autres ports secondaires. Comme je l'ai déjà dit nous avons une dizaine et plus de demandes, toutes assez légitimes. Nous ne croyons pas, cependant devoir les accorder toutes, mais il est difficile de faire un choix et nous retardons le plus possible. Nous prévoyons que dans le Nord-Ouest du moins, nous serons obligé d'ouvrir des ports secondaires durant l'exercice pour lequel cet argent est demandé. Dans cette partie du pays les villes sont à une grande distance les unes des autres, et avecune immigration nombreuse et une forte augmentation dans les importations, il faudra nécessairement augmenter les facilités et les commodités.

Quant aux fonctionnaires dont les appointements seront augmentés, tout ce que je puis dire, c'est que le département décidera. Si je disais que nous devons accorder une augmentation à M. Un Tel et Un Tel, à Toronto, cela ne fournirait guère de renseignement à la Chambre qui ne connaît pas ces fonctionnaires et ignore s'ils méritent ou non une augmentation. Il faut accorder au ministre au moins ce degré de confiance. Même les employés du service intérieur, à Ottawa, ne sont pas au courant de ces détails. Nous devons nous guider sur les rapports de nos inspecteurs et tous les renseignements que nous pouvons nous

procurer sur le fonctionnement de ces ports. Il faut s'en rapporter au département du soin d'exercer sagement cette discrétion.

Si je disais que nous avons l'intention d'augmenter le salaire de Pierre, Paul ou Jacques, les honorables députés ne pourraient pas se prononcer sur les mérites de ces employés. Mais il est possible que certains députés connaissent des employés qui ne soient pas suffisamment rétribués. Je recevrai avec plaisir tous les renseignements qu'ils voudront bien me fournir et les cas qu'ils me signaleront seront soigneusement étudiés. Mais on comprendra qu'il m'est impossible de donner la liste de ceux dont nous avons l'intention d'augmenter les appointements. Il peut s'en trouver auxquels nous ne pourrons pas accorder d'augmentation, parce que les revenus des ports dans lesquels ils sont employés accusent une diminution, ainsi que la chose est arrivée dans une couple de ports de l'ouest. On ne me demandera assurément pas de donner les noms de ces ports, car il n'y a aucun intérêt à faire savoir publiquement que les revenus de tel ou tel port ont diminué.

M. CLANCY : L'honorable ministre a mentionné Montréal comme un des endroits où des augmentations seront nécessaires. Si je ne me trompe, je crois que les revenus du dernier mois sont moins élevés que ceux du mois correspondant de l'an dernier.

L'honorable M. PATERSON : Ce n'est que pour un mois.

M. CLANCY : Je n'insiste pas ; mais l'honorable ministre doit avoir quelques renseignements sur la nécessité de ces augmentations.

L'honorable M. PATERSON : L'augmentation totale, à Montréal, sera entre $3,000 et $4,000.

M. CLANCY : Puis à Toronto, l'honorable ministre a en vue des changements qui nécessiteront un ou deux employés de plus. Il doit savoir aussi le nombre de ports secondaires qui seront créés durant l'année. Il pourrait nous dire quelle somme il entend affecter à ce service, sans donner les noms de tous les employés dont il se propose d'augmenter les traitements. Il demande $25,000 pour des salaires, et il ne mentionne qu'une augmentation de $3,000 à $4,000. Tout le reste est en blanc.

L'honorable M. PATERSON : Nous n'avons pris encore aucune décision. J'ai expliqué qu'à l'époque où nous pourrons nous servir de cet argent, nous serons en état de savoir le résultat des opérations de cette année. Le désir du ministère est d'ouvrir le moins de nouveaux ports possible. Nous avons déjà un grand nombre de ports secondaires, pour donner au commerce autant de facilité que nous pouvons. On nous en demande constamment de nouveau sous prétexte que les citoyens de certaines villes sont obligés d'aller à de trop grandes distances pour faire leurs entrées. Il y a beaucoup de ces demandes que nous ne pouvons pas accorder à présent. L'honorable député m'a signalé le besoin d'un port secondaire dans son propre comté. Si nous ne nous rendons pas immédiatement à ce désir, ce n'est pas que la nécessité d'un port secondaire ne s'y fasse pas sentir, et cela ne veut pas dire, non plus, que nous ne l'accorderons pas plus tard. Il y a beaucoup d'autres endroits dans le même cas.

M. CLANCY : L'honorable ministre peut-il nous laisser espérer que justice sera rendu à cette ville de Dresden qui en a bien besoin, et qu'une partie de ce crédit considérable sera affectée à établir un port secondaire à cet endroit ?

L'honorable M. PATERSON : Dresden est sur la liste avec plusieurs autres villes. Tout ce que je puis promettre c'est que ses mérites seront pris en considération.

M. CLANCY : Je ferai remarquer qu'il y a longtemps qu'elle est sur la liste.

L'honorable M. PATERSON : Il y en a beaucoup d'autres.

M. CLANCY : Elle est sur la liste, mais on ne semble pas s'en occuper. L'an dernier, l'honorable ministre a demandé $10,000, et cette année il demande $15,000 de plus pour ce même service. Je ne chicanerai pas sur les localités où cet argent doit être employé. Je ne suis même pas prêt à dire qu'il a gaspillé l'argent consacré à créer de nouveaux ports, car il faut donner satisfaction au public, mais il ne doit pas en conclure que la Chambre n'a pas le droit de savoir où va l'argent.

Il a fait du crédit qui lui a été voté, sous condition, l'an dernier, un usage, que certains députés ne croient pas juste. Prenons par exemple, le cas du percepteur de Walpole Island. Il demeure à Port-Lambton, en hiver et sur l'île en été. Le sous-percepteur à Port-Lambton reçoit $400 par année. Le percepteur de Walpole-Island reçoit $50 de plus. Je voudrais savoir quels ont été les revenus de Walpole-Island, l'an dernier, et pourquoi une augmentation de $50 a été accordée à ce fonctionnaire. Je cite ce cas parce que cette augmentation a été faite à même un crédit à peu près semblable à celui que l'honorable ministre demande en ce moment.

L'honorable M. PATERSON : Je suis informé que le percepteur de Port-Lambton reçoit $450 et $50 pour le loyer d'un bureau, tandis que celui de Walpole-Island reçoit $500 et rien pour le loyer. Le revenu de Walpole-Island n'est que de $121. Le salaire excède le revenu, mais on sait que ce fonctionnaire est là pour empêcher la contrebande. Il y a à cet endroit un établissement de sauvages et on y introduisait des liqueurs enivrantes qui exerçaient des ravages parmi

cette population. On nous a représenté qu'il était très important d'y mettre un fonctionnaire pour empêcher ce trafic illicite.

M. CLANCY : Il n'y réside pas en hiver. J'ignore aussi que le percepteur de Port-Lambton reçoit $450. Ce n'est probablement que depuis le dernier exercice.

L'honorable M. PATERSON : Oui. Il a reçu une augmentation de $50 le 1er janvier 1905, peut-être sur la recommandation de l'honorable député.

M. CLANCY : L'honorable ministre fait erreur. Une intervention de ma part serait probablement mal vue. Je ne l'ai pas du tout recommandé.

L'honorable M. PATERSON : Je ne veux pas l'affirmer, je n'en suis pas certain.

M. CLANCY : Ces fonctionnaires ont leurs bureaux dans leurs propres résidences. Y a-t-il eu une augmentation à Sombra, qui est aussi un port secondaire ?

L'honorable M. PATERSON : Oui ; le sous-percepteur a reçu une augmentation de $50 l'an dernier.

M. CLANCY : Nous commençons maintenant à savoir ce que l'honorable ministre fera de ces $25,000. Voici trois cas où l'ouvrage n'a pas augmenté et où il n'est pas sûr que les revenus n'aient pas diminué, et cependant, il veut que nous lui votions une forte somme sans condition aucune, pour en faire l'usage qui lui plaira. Je ne discute pas la question de savoir si ces fonctionnaires sont trop payés ou non. Je ne parle pas de cela, mais je maintiens que le ministre devrait donner aux représentants de ces districts où ces augmentations ont été accordées l'occasion de dire ce qu'ils en pensent. Rien ne fait mieux ressortir la fausse position du ministre que les trois cas que je viens de mentionner. Prétend-il que ces fonctionnaires ont plus de travail à faire qu'autrefois, puisque c'est la seule excuse qu'il puisse donner pour justifier ces augmentations ?

L'honorable M. PATERSON : Oui, il y a eu une augmentation dans le travail à faire, mais peu important. $400 sont un bien faible salaire pour un percepteur de douane. Les revenus de ces ports ne sont pas considérables, mais ils sont importants pour empêcher la contrebande. A beaucoup d'endroits dont le revenu est insignifiant nous maintenons des fonctionnaires. Les recettes de ces bureaux ne semblent pas justifier cette dépense, mais s'ils consacrent tout leur temps à s'acquitter de leurs fonctions, un salaire de $400 ou $500, n'est pas exorbitant. Si au lieu de demander ce que nous nous proposons de faire avec ce crédit, l'honorable député veut savoir comment nous avons employé celui de l'an dernier, il pourra se rendre compte s'il a été bien ou mal employé, et il pourra alors distribué le blâme à qui de droit, s'il y a lieu.

J'ai ici cette liste qui est passablement longue, et bien que je sois un peu fatigué, je n'ai pas d'objection à la lire et à faire savoir à l'honorable député l'emploi qui a été fait du crédit. Si le crédit actuel est voté, il pourra, l'an prochain, me demander compte de l'usage que j'en aurai fait. Dans le moment, je ne puis pas lui fournir ces renseignements, et je ne crois pas qu'il soit raisable de sa part de les exiger. Je lui ai donné toutes les explications qu'on pourrait raisonnablement exiger de moi. En tenant compte du développement de notre commerce et du surcroît d'ouvrage qui en résulte pour le ministère des Douanes, il me semble qu'on peut s'en rapporter au ministre et à ses fonctionnaires pour l'emploi judicieux d'une somme de $25,000.

M. CLANCY : L'honorable ministre devait savoir l'an dernier qu'il devait accorder des augmentations de salaire aux trois fonctionnaires que je viens de mentionner. Il n'est pas question en ce moment de discuter l'insuffisance ou le chiffre trop élevé de ces salaires. L'honorable ministre prétend que ce surcroît de dépense est rendu nécessaire par les développements du commerce. Dans les cas que j'ai cités, ce n'est pas ce qui a nécessité les augmentations. S'il a pris la résolution d'accorder une augmentation générale des salaires, par tout le pays, c'est une question qui mérite d'être discutée. Je n'ai jamais demandé que les fonctionnaires de l'Etat soient insuffisamment rétribués et je ne le demanderai jamais. Mais si l'honorable ministre entreprend d'augmenter les traitements, il devrait nous en donner les raisons. Je serais le dernier à lui demander d'entrer dans tous les détails, mais il pourrait, au moins, nous dire s'il entend augmenter le salaire des fonctionnaires dans les endroits où le chiffre du revenu ne justifie pas cette augmentation. Je ne veux pas dire que les fonctionnaires de ces localités n'ont pas droit à cette augmentation. Je crois au contraire, que par suite de l'augmentation du coût de l'existence, les fonctionnaires de ces petites localités, dont le revenu est très modique, mais où la surveillance doit se faire activement, mériteraient de voir leur traitement porté à un chiffre plus élevé.

L'honorable M. PATERSON : Je ne puis dire à l'honorable député quelle décision sera prise, mais bien qu'il soit assez difficile d'augmenter les salaires dans les endroits où les revenus vont en diminuant, nous comprenons que la surveillance est nécessaire, et dans ces cas là, nous n'hésiterions pas à augmenter les appointements d'un bon fonctionnaire.

M. CLANCY : Quand le ministre accorde une augmentation à un fonctionnaire, pourquoi dit-il que c'est pour le loyer d'une maison ? Si un fonctionnaire mérite une augmentation qu'on la lui accorde, sans avoir recours à un subterfuge pour tromper le pu-

blic, en disant que c'est pour le loyer d'une maison.

L'honorable M. PATERSON : Si j'ai dit le loyer d'une maison, je me suis trompé ; j'aurais dû dire, le loyer d'un bureau.

M. CLANCY : Il n'y a pas besoin d'excuse pour donner à un fonctionnaire un salaire convenable, et les expressions " loyer de maison " ou " loyer de bureau " sont également trompeuses. Il devrait recevoir une augmentation de salaire, purement et simplement, s'il le mérite. Je suis prêt à reconnaître au ministre beaucoup de qualités, mais il ne devrait pas traiter le comité de cette manière.

L'honorable M. PATERSON : Je n'ai jamais eu l'intention de manquer d'égard envers la députation et j'ai donné avec une entière bonne foi tous les renseignements et les explications qu'il m'était possible de donner. Je ferai observer qu'il se fait tard et que nous n'avons pas voté un seul item. Je ne dis pas cela pour critiquer et je ne cherche pas à empêcher la discussion.

L'honorable député de Bothwell me fait l'impression de n'avoir pas une confiance illimitée dans le ministre des Douanes. Il paraît être sous l'impression que je n'administre pas mon ministère comme il devrait l'être. Je regrette d'avoir à subir une pareille critique, mais par considération pour le chagrin que j'en éprouve et le bien qui pourra en résulter, je crois que nous pourrions voter au moins un ou deux crédits.

M. CLANCY : J'ai plus de confiance dans le ministre des Douanes qu'il ne paraît croire. Cette confiance a été un peu ébranlée par ce qui s'est passé depuis une semaine, mais s'il promet de s'amender et s'il agit mieux qu'il ne parle, ma confiance renaîtra. car je n'ai pas perdu tout espoir. Je tiens à lui faire savoir publiquement que je considère qu'il a suffisamment bien administré son ministère. Le petit incident survenu aujourd'hui, n'est qu'une erreur de sa part, et ma confiance en lui peut revenir. Quand je demande une explication, il a tort de prendre cela pour un manque de confiance. C'est plutôt un manque de renseignement sur des choses que la Chambre a le droit de connaître. Si la loi que l'honorable ministre a fait adopter n'avait pas l'effet désiré et s'il m'est donné de revenir ici, j'espère qu'il sera dans de meilleure disposition et pourra nous donner quelques-unes des explications qu'il n'a pas pu nous donner aujourd'hui.

M. SPROULE : J'ai un mot à dire sur la manière dont l'honorable ministre fournit des renseignements à la Chambre. Il admet virtuellement qu'il est incapable de fournir des explications et se contente de dire qu'il y a beaucoup plus de travail à faire et qu'il faut nécessairement augmenter considérablement le personnel dans dès villes comme Montréal, Toronto et Winnipeg. C'est à peu près tout ce qu'il peut dire pour expliquer cette augmentation de $25,000. Il semble croire que nous devrions lui accorder cette somme, du moment qu'il nous explique l'emploi qu'il a fait du crédit de l'exercice précédent. Il ne s'agit pas de crédit de l'an dernier. Il en demande un pour le prochain exercice et il devrait pouvoir nous dire ce qu'il veut en faire. Si c'est pour répondre aux besoins de l'augmentation de la population, ainsi que les exportations et des importations, il devrait pouvoir dire le nombre de nouveaux bureaux qu'il entend établir, le nombre de nouveaux fonctionnaires qu'il lui faudra, et quels sont ceux auxquels il entend accorder des augmentations de salaire. Je ne demande pas à savoir les noms, mais il devrait nous donner assez de renseignements pour justifier la Chambre de voter le crédit.

Supposons que le ministre des Travaux publics vienne nous demander une somme d'argent en disant : La population augmente rapidement et il nous faudra naturellement plus de travaux publics. La Chambre se contenterait-elle de cela ? Ne lui demanderait-on pas à quoi il entend consacrer cet argent et quels nouveaux travaux il pense entreprendre durant l'année ? Prenons encore, par exemple, le ministère des Postes. Supposons que le directeur général des Postes vienne nous dire : Nous avons ouvert plusieurs nouveaux bureaux de poste, nous nous proposons d'établir le service postal dans différentes directions et il nous faut pour cela une certaine somme d'argent. La Chambre serait-elle satisfaite ? Je ne crois pas. Elle exigerait plus de renseignements et des explications plus détaillées. Il en est de même pour le ministère de la Milice. Le ministre dit qu'il lui faut telle somme pour le service d'état-major, pour la paye des soldats, telle somme pour le service d'habillement, telle somme pour le personnel des bureaux, et ainsi de suite. Il donne le prix des différents services pour l'année. S'il ne le faisait pas, je suis certain que la Chambre ne serait guère disposée à lui accorder les crédits qu'il demanderait. Si le ministre des Chemins de fer et Canaux prétendait employer les mêmes moyens que le ministre des Douanes et venait dire à la Chambre : J'ai employé mes crédits judicieusement l'an dernier, et j'espère que vous aurez assez de confiance en moi pour me confier encore plus d'argent cette année. Je suppose ces cas, pour faire ressortir tout ce qu'il y a d'absurde dans la position prise par l'honorable ministre des Douanes lorsqu'il demande un crédit en bloc, sans fournir aucune explication. Il nous demande d'avoir confiance en lui. Cela n'est pas d'un homme d'affaire et porte à croire qu'il ne comprend pas bien les rouages de l'administration de son ministère.

Nous ne voulons pas nous montrer trop exigeants, mais la manière dont il s'y est pris était de nature à indisposer la Chambre. Le seul fait d'avoir employé une partie des crédits du dernier exercice à faire préparer des brochures électorales était

suffisant pour nous faire croire que malgré sa bonne volonté, tout n'est pas de la plus absolue correction dans son département. Il ne donne pas aux représentants du peuple les renseignements qu'ils ont droit d'avoir avant de lui accorder pour le service du prochain exercice $25,000 de plus que ce qu'a coûté le service l'an dernier.

M. BLAIN : Combien avez-vous dépensé l'an dernier pour des timbres-poste?

L'honorable M. PATERSON : Le comptable m'informe que nous connaissons le montant dépensé à chaque port, mais non le total. L'honorable député exige-t-il le total?

M.BLAIN : Oui, parce que l'an dernier l'honorable ministre a demandé une somme de $6,000 de plus pour des timbres-poste.

L'honorable M. PATERSON : Cela a été expliqué. Le tarif avait été changé et l'affranchissement de l'énorme quantité de circulaires et de manifestes que nous avons à envoyer se trouvait à coûter beaucoup plus cher, et nous sommes revenus à l'ancien système.

M. BLAIN : L'honorable ministre me paraît être en état de dire comment seront employés les crédits qu'il demande pour le prochain exercice. Le crédit additionnel de $6,000 qui a été voté l'an dernier pour des timbres-poste a-t-il été entièrement employé à cette fin, sinon, combien en est-il resté ?

L'honorable M. PATERSON : Je ne puis pas donner les détails, la somme est comprise dans les dépenses générales, mais je ne puis pas dire au juste ce que nous avons dépensé pour des timbres-poste.

M. BLAIN : Le ministre devrait pourvoir donner quelques explications. L'an dernier, il nous a dit :

Il y a aussi une augmentation de $6,000 pour des timbres-poste, cela est dû à l'augmentation des affaires.

Il me paraît bien raisonnable de lui demander si ces $6,000 ont été employés à l'achat de timbres-poste et sinon, ce qu'il a fait de la différence.

L'hooarable M. PATTERSON : Cette estimation était basée sur les opérations des six premiers mois de l'exercice et je ne puis pas dire si elles se sont trouvées exactes.

M. BLAIN : Si l'honorable ministre est incapable de répondre à cette question, il est difficile pour nous de dire ce que devient l'argent que nous votons.

L'honorable M. PATERSON : L'affranchissement de lettres était compris dans le crédit général affecté aux dépenses éventuelles; ce crédit n'était pas uniquement pour des timbres, mais en préparant les estimations nous avons calculé qu'il fallait $6,000 pour cela. Si la somme n'a pas été toute employée pour des timbres, elle a pu servir à d'autres dépenses éventuelles.

M. BLAIN : A-t-on employé une partie de ces $6,000 pour acheter des timbres ?

L'honorable M. PATERSON : Le comptable me dit que $3,000 ont été dépensés en six mois; il ne peut pas dire si les $6,000 ont été employés dans les 12 mois.

M. BLAIN : Combien de temps les changements dans les règlements postaux ont-ils été en vigueur ?

L'honorable M. PATERSON : Environ six mois, je crois.

M. BLAIN : Le ministre dit que pendant ces six mois il a été dépensé $3,000. A quoi ont servi les autres $3,000 ?

L'honorable M. PATERSON : A payer des dépenses imprévues, je suppose.

M. BLAIN : Est-ce ainsi que l'honorable ministre administre son département ?

L'honorable M. PATERSON : Cela s'est toujours pratiqué ainsi.

M. BLAIN : L'honorable ministre nous a demandé l'an dernier $6,000 pour couvrir l'augmentation des dépenses occasionnées par l'achat de timbres-poste. Aujourd'hui, il dit que $3,000 seulement ont été employés à l'achat de timbres-poste et que le reste a été réparti sur différents services.

L'honorable M. PATERSON : Les $3,000 ont été dépensés en six mois.

M. BLAIN : Il admet que les nouveaux règlements n'ont été en vigueur que six mois, de sorte que la différence a été dépensée à autre chose. A quoi l'a-t-on appliquée ?

L'honorable M. PATERSON : Il faut encore payer l'affranchissement seulement, le retour à l'ancien système reduit le port des lettres.

M. INGRAM : Devons-nous comprendre que la partie non employée de ce crédit pourrait être affectée à un autre usage ?

L'honorable M. PATERSON : C'était un crédit pour les dépenses éventuelles, en général.

M. BLAIN : La somme était spécifiée.

L'honorable M. PATERSON : Non.

M. BLAIN : J'ai cité ses propres paroles. Il s'agissait d'une somme déterminée destinée à couvrir l'augmentation des frais de poste ; or, le ministre prétend que les frais de poste ne représentent que $3,000, et que le reste de la somme a servi à d'autres fins.

L'honorable M. PATERSON : Je n'ai pas dit cela.

M. BLAIN : C'est que j'ai dû mal comprendre. Le ministre voudra-t-il nous dire si les $3,000 ont été dépensés ou non ?

L'honorable M. PATERSON : Depuis six mois, il a été dépensé $3,000 en frais de poste, et cette somme a été prise à même ce crédit.

M. TAYLOR : Mais les six autres mois ne sont pas encore expirés.

L'honorable M. PATERSON : En effet. Il s'agit ici d'un crédit général destiné à pourvoir aux dépenses imprévues, et l'opinion à laquelle l'honorable député (M. Blain) a fait allusion avait été énoncée au moment où je faisais une estimation approximative des dépenses casuelles. J'ai alors dit que les frais de poste exigeraient un crédit de $6,000. Ce montant est voté pour faire face aux dépenses imprévues, ce qui est parfaitement régulier. Il est impossible de prévoir à un sou près quel sera le coût de nos expéditions par la poste dans tout le Canada. En six mois, nous avons dépensé $6,000, et il y a tout lieu de croire, à moins qu'il ne survienne quelque changement, que les affaires augmenteront dans des proportions démesurées, que les frais de poste s'élèveront, pour l'année, à la somme de $6,000.

M. TAYLOR : L'embarras, c'est que nous manquons de détails relativement à la dépense. Ceux que nous avons se rapportent aux dépenses faites jusqu'à la date du 1er juillet 1903. L'an dernier, le ministre nous demandait de voter un crédit de $1,159,865, ce qui accusait une augmentation par rapport au crédit de l'année précédente. Nous lui demandâmes quel emploi il allait faire de ce crédit, et il nous mentionna cette dépense de $6,000 occasionnée par les frais de poste. Nous lui demandons aujourd'hui ce qu'il entend faire des $25,000 qu'il nous demande en plus de ce qu'il a fait voter l'année dernière, et il se contente de dire qu'il lui faut quelque argent pour Montréal, Toronto et Winnipeg, quelque argent pour les ports nouveaux qu'il ouvrira peut-être, et que nous devons avoir une confiance aveugle en lui.

Si nous manquons de détails au sujet des dépenses les plus récentes, il est du moins une chose que nous savons parfaitement, c'est que depuis qu'il dirige le ministère des Douanes, les dépenses ont augmenté d'un demi-million. Il va sans dire que les recettes ont aussi augmenté ; mais en plus d'un port que je pourrais nommer et dont les employés sont restés les mêmes, les revenus accusent une augmentation considérable, tandis que les appointements des fonctionnaires sont toujours au même chiffre. Le ministre se croit justifiable de demander des crédits plus considérables pour l'unique raison que le chiffre de sa recette accuse une certaine augmentation. Il se garde de donner au comité les explications auxquelles il a droit. Avant d'arrêter ces estimations, il devait avoir une idée de ce qu'il ferait de ces $25,000. Il devrait donc nous donner les détails que son collègue des Travaux publics nous fournit d'ordinaire.

M. CLANCY : Le ministre a dit, ce me semble, qu'il a par devers lui un tableau indiquant les augmentations qu'on a accordées l'année dernière. Comme ce tableau est long, l'honorable ministre pourrait se dispenser de le lire ; qu'il le remette aux sténographes officiels de la Chambre, et le comité le considérera volontiers comme ayant été lu. Cette manière de procéder épargnera de la fatigue à mon honorable ami et nous permettra d'avoir chacun une copie du tableau.

L'honorable M. PATERSON : L'honorable député verra qu'en bien des cas l'avancement n'a pas été bien considérable. Nous avons, je crois, augmenté les appointements de 400 de nos employés. En supposant que cette augmentation fût de $50 pour chacun, cela représenterait un fort montant. Nous avons accordé le minimum de $550 à chacun des employés du port de Toronto, et nous avons porté à $600 les appointements de ceux qui recevaient déjà $550.

M. BLAIN : Vous avez donné de l'avancement à tous ?

L'honorable M. PATERSON : Je ne crois pas qu'il ait été fait d'exception. Si certains employés sont plus utiles et plus actifs que d'autres, tous sont néanmoins occupés à la même besogne, et nous avons pensé que les employés d'une même classe avaient droit aux mêmes appointements. Nous en avons fait autant à Montréal, excepté toutefois que le minimum y a été fixé à $500 au lieu de $550. Un bon nombre d'employés recevaient $1.50 par jour ; nous leur avons accordé $500 par année. Si les employés de Montréal ne reçoivent pas des appointements aussi élevés que ceux de nos employés de Toronto, ce n'est pas à cause de leur manque de zèle, mais parce que le personnel de Toronto n'a jamais, ou fort peu souvent l'occasion de se faire des extras. Montréal est un grand port de mer où il entre des navires nuit et jour, et les employés peu rémunérés y ajoutent à leurs appointements en faisant des heures supplémentaires de travail. Si je ne me trompe, le comité a manifesté l'année dernière que ces augmentations fussent accordées. L'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke) a même émis l'opinion, je crois, qu'il n'était que juste de payer des appointements de $600 aux employés qui habitent des villes comme Montréal et Toronto. Nous n'avons pas porté les appointements à ce chiffre-là, mais nous les avons cependant augmentés. Nous avons augmenté ceux de soixante de nos employés de Toronto.

M. CLANCY : Si j'ai soulevé la question, c'est parce que le ministre a dit qu'il a en mains un tableau indiquant les changements qui ont eu lieu. Les députés de la gauche n'entendent pas exiger, j'en suis sûr, que mon honorable ami nous lise ce document. Pour que nous puissions tous nous renseigner, je conseillerais au ministre de remettre ce tableau aux sténographes ; nous le considérerons comme ayant été lu. Je me plais à croire que mon honorable ami consentira à cela, vu qu'il s'est déclaré prêt à nous donner lecture de ce document, si le comité l'exigeait.

L'honorable M. PATERSON : Puisque l'honorable député tient à ce renseignement, il conviendra, je crois, que je donne lecture——

M. CLANCY : Pardon. L'honorable ministre se disant quelque peu fatigué, je le dispenserai volontiers de lire ce document. Si la pièce contient quelque chose de confidentiel, qu'il fasse faire un relevé des changements, et il nous donnera communication une autre fois. Le ministre s'étant déclaré prêt à fournir le renseignement, je l'ai tout simplement pris au mot. S'il le veut bien, nous considérerons le document comme ayant été lu.

L'honorable M. PATERSON : Il contient un grand nombre de noms, et il n'est pas absolument régulier d'insérer dans les "Débats" un document de cette sorte dont il n'a pas été fait lecture. Le comité préférera peut-être que je dépose sur le bureau——

M. INGRAM : Si la Chambre y consent, le document pourra être inséré dans les "Débats."

L'honorable M. PATERSON : Je n'ai pas d'objection à ce qu'il soit inséré dans les "Débats", si le président y consent. Avec la permission du comité, je vais remettre ce tableau aux sténographes officiels, et nous le considérerons comme ayant été lu.

Endroit.	Nom.	Augmentation.	
		De	À
Ontario.		$	$
Amherstburg	D. R. Luckham.	550	600
	Wm. C. Coulson	450	500
Belleville	Jas. A. Daly	500	550
Berlin	John Dunn	700	750
Bridgeburg	F. T. Pattison	650	700
	F. T. Pattison	700	1,000
	T.L.Newbigging	700	750
Brantford	Thos. Foster	1,500	1,600
	E. L. Heath	800	850
	Jno. Ryan	700	750
	J. A. Eddy	600	650
	J. A. Eddy	650	700
	Wm. Grant	700	750
Chatham	A. E. Pilkey	700	800
	W. E. Hall	300	500
Collingwood	Henry Foreman.	500	600
Deseronto	A. S. Valleau	800	850
Galt	Thos. Peck	1,000	1,100
	S. P. Shoutz	350	400
Goderich	Jno. Wiseman	600	700
	F. G. Neelin	500	550
	H. Davis	600	700
	Geo. E. Smith	400	600
Hamilton	H. Gayfer	1,200	1,300
	Wm. Peebles	700	750
	D. R. Gibson	700	750
	Wm. T. Scott	500	550
	A. Ferguson	450	500
	Alex. O'Dell	550	600
Hamilton	Thos. McCallum	650	700
	Andrew Martin	540	550
	Ed. Murphy	500	550
	Andrew Martin	550	600
London	Geo. Burns	2,250	2,400
	D. Wiley	600	700
	P. C. Lewis	600	650
	Geo. Tyler, asst. estimateur	600	700
Midland	H. H. Ross	500	600
	W. J. Parkhill	800	900
Niagara Falls	C. J. Mckenzie	750	900
	J. J. Bampfield	700	900
	J. J. Flynn	600	700
Oshawa	G. F. Blarney	800	900
Ottawa	Robt. A. Clarke, estimateur	1,000	1,200
	A. H. Taylor	1,300	1,400
	S. H. Waggoner	900	950
	A. M. Routhier	800	850
	F. Lapointe	700	750
	F. Kehoe	600	700
	H. J. Gould	600	700
	F. Donald	500	600
	Wm. McKenzie.	400	500
	P. E. Ryan	800	850
	T. Hood	800	850
	W. C. Pollock	500	600
	A. C. Whittier	1.75 p.j.	600
	Geo. Tormey	700	750
Owen Sound	Jas. Caton	600	800
	P. J. Malone	600	700
Parry-Sound	J. W. Fitzgerald	850	900
Picton	W. Cleminson	100	150
Prescott	R. M. Keeler	600	800
Ste-Catherine	Jno. F. Hill	500	550
St-Thomas	D. Ferguson	1,200	1,300
	J. B. Ogilvie	450	550
Sarnia	A. A. Almas	600	800
	J. M. Lott	400	500
Sault Ste-Marie	Neil Currie	400	500
	M. Laughton	700	800
Simcoe	Nat. Porter	800	900
Stratford	R. Hutchinson	700	800
	R. Hutchinson	800	1,000
	H. E. Wilson	700	800
Toronto	Oct. Giroux	550	600
	John MacKay	800	850
	James Greer	800	850
	John Thompson.	750	800
	W. P. Woods	700	750
	H. H. Ardah	850	900
	James Beale	650	700
	W. E. Meredith.	700	750
	W.K.S. Tinning.	750	800
	Fred Colwell	700	750
	D. Fraser.	600	650
	W. H. Dickson	800	850
	Geo. E. Byron	600	650
	Philip Smith	500	550
	Hy. Byers	550	600
	J. H. Ellard	650	700
	M. E. Cook	550	600
	Chas. L. Gray	600	650
	John Head	800	1,000
	J. C. Allen	800	850
	James Ryan	1,200	1,300

Endroit.	Nom.	Augmentation De	Augmentation A
Ontario—Suite.		$	$
Toronto—*Suite.*	Thos. Mitchell, estimateur-adj.	750	850
	Hugh McCaw	800	900
	R. A. Lynch, Orillia	700	750
	John McKenzie, Orillia	500	550
	J. Langan, Georgetown	400	500
	J. Gilchrist, Orangeville	500	550
	J. J. Manning, Brampton	550	600
	And. Yule, Aurora, Newmarket	600	800
	James Sinclair	1,200	1,400
	C. E. Leatch	600	650
	R. M. Persse	850	900
	J. Jackman	500	600
	T. J. Davis	500	600
	D. A. McCuaig	550	600
	E. H. Ross	350	450
	O. S. Clewlo	550	600
	Jas. R. Heakes	900	950
	J. V. Horne	500	600
	Jno. Slean	500	600
	And. Scott	800	900
	H. McWhirter	500	550
	Robt. Wright	500	550
	Wm. Reid	500	550
	J. S. Gillespie	500	550
	Thos. Williams	500	550
	W. J. Dunlop	500	550
	S. A. Rutland	500	550
	R. Custaloe	500	550
	E. L. Darley	450	550
	Geo. Forrest	500	600
	J. B. Brooks	500	550
	Jno. Kidd	500	550
	P. J. Slattery	500	550
	David Brown	500	550
	G. A. Cressman	600	650
	M. F. Mogan	600	650
	T. R. Glover	600	700
	J. M. Anderson	600	700
Wallaceburg	Wm. Hennegan	400	500
	A. Mickle	400	450
	A. A. Meyers	400	450
Windsor	L. N. Castanier	600	700
	Jas. Crompton	600	900
Québec.			
Abercorn	Jno. Dunn	700	800
Coaticook	A. Putney	200	300
Mansonville	W. Lynch	700	800
Montréal	J. Z. Corbeil, estimateur-adj.	1,200	1,300
	M. Charland	900	1,000
	E. H. Mercier	900	1,000
	E. I. Wilkes	650	700
	B. Heroux	800	950
	A. E. Giroux	700	800
	J. M. Bessette	750	900
	Jno. Davis	1,000	1,050
	Nap. Prevost	650	700
	F. L. Chevrier	800	900

Endroit.	Nom.	Augmentation De	Augmentation A
Québec—Suite.		$	$
Montréal—*Suite.*	Jno. McCluskey	750	800
	P. McGovern	750	800
	H. McCamley	500	550
	T. F. Slattery	550	600
	B. T. Holdbrook	600	700
	J. A. Chicoine	600	650
	A. Bourret	700	750
	T. Butler	600	650
	S. B. Lytle	550	600
	R. Fontaine	500	550
	J. S. Loyer	600	650
	E. Bernard	550	600
	Ed. O'Shea	800	900
	Jno. Drysdale	550	600
	M. Neher	600	650
	J. A. A. Larin	500	550
	D. Manson	550	600
	Jas. Carnon	500	550
	J. A. Robert	550	600
	Jno. Murray	550	600
	M. McGurn	500	550
	P. Martin	600	650
	S. St. Jean	600	650
	T. J. Dawson	1,300	1,400
	Jno. Hough	600	650
	P. J. O'Neil	650	700
	J. C. O'Briere	600	650
	J. S. Sorley	950	1,000
	L. Bazinet, Joliette	700	800
	Geo. Smith	1,000	1,200
	J. E. Lamère	950	1,000
	T. M. Jones	750	850
	A. L. Barlow	700	800
	L. D. Perham	900	1,000
	W. J. McKenna	1,100	1,200
	R. Fontaine	550	600
	N. P. Martin	700	800
	H. N. Isaacson	950	1,000
	J. H. Corbeil	400	500
	W. S. Boyd	550	600
	T. McCracken	500	600
	L. Girard	500	550
	J. B. Birks	500	550
	P. J. Harrigan	550	600
	E. Perry	500	550
	D. J. Lemieux	1,000	1,200
	W. Roach	550	600
	M. Scanlan	500	550
	F. Carbonneau	500	550
	R. B. Webster	500	550
	E. Coote	600	700
	A. Laurier, je	650	700
	F. L. Chevrier	900	1,000
	C. C. Anthony	1.50p. j.	500
	L. A. Beaulac	do	500
	Joseph Bourett	do	500
	A. Dansreau	17.50 p. mois.	20 p.m.
	A. Demers	1.50 p. j.	500
	T. Fitzgerald	25 p.m.	30 p.m.
	J. Hamilton	1.50 p. j.	500
	R. Laurin	12.50 p. mois.	15 p.m.
	J. Lanthier	15 p.m.	17.50 p. mois.
	R. H. Logie	1.50 p. j.	1.75 p. j.
	T. Major	do	500

Endroit.	Nom.	Augmentation. De	Augmentation. A
Québec—Suite.		$ cts.	$ cts.
Montréal—*Suite.*	W. H. Mearil...	do	500
	C. Meunier.	1,300	1,400
	C. Pegnem	1.50 p.j.	500
	E. F. Redmond.	do	500
	R. Sauvé.....	20 p.m.	22.50 par mois.
	J. H. Therrien..	1.50 p.j.	500
	L. Ste. Marie...	do	500
	G. H. Gauthier..	do	500
	A. Bedard	do	500
	T. Blanchard....	do	500
	L. Blanchette . .	do	500
	J. Carlin.....	do	500
	T. Cartier	do	500
	J. P. Chambers.	do	500
	T. Corcoran	do	500
	W. H. Crispo...	do	500
	P. Desjardins...	do	500
	D. Farney	do	500
	A. Fichaud.	do	500
	F. Forgues	do	500
	E. Greene	do	500
	P. Harney.....	do	500
	J. Killoran.....	do	500
	A. Labelle.....	do	500
	A. Leduc.....	do	500
	E. Martel. ..	do	500
	W. S. Maybury.	do	500
	T. S. Roche.....	do	500
	J. L. Sharpe....	do	500
	E Beauvais	600 75	650 75
	F. Devane.. ...	1.50 p.j.	500 00
	E. Elliot	1.50 p.j.	500 00
	L. J. Harel.....	500 00	550 00
	P. Locke.....	1.50 p. j.	500 00
	P. Sansfaçon....	550 00	600 00
	T. Chambers....	1,150 00	1,200 00
	P. J. Harvey...	600 00	700 00
	H. McLaughlin.	1,200 00	1,600 00
	A. E. Giroux...	800 00	1,000 00
	F. O. Dillon....	300 00	400 00
	M. Roche	600 00	800 00
	Wm. Murphy...	600 00	750 00
	J. G. Martin ...	1.50 p. j.	500 00
	P. Martin	1.50 p. j.	550 00
	E. E. Killoran..	360 00	450 00
	J. H. I. Brabant	330 00	400 00
	J. B. Debois ...	600 00	650 00
	P. Keane... ...	500 00	550 00
	H. Hearn.	1.50 p. j.	550 00
	H. Gauthier....	400 00	500 00
	T. Logan.....	500 00	600 00
	J. Champagne..	600 00	650 00
	J. G. Latour....	1.50 p. j.	500 00
	P. Sansfaçon....	550 00	600 00
	J. Stinson. ...	1.50 p.j.	500 00
	L. St. Martin...	1.50 p.j.	500 00
	J. Vallée.....	1.50 p.j.	500 00
	M. Valois	1.50 p.j.	500 00
	E. Beland.....	1.50 p.j.	500 00
Québec.....	M. K. Bolger...	800 00	850 00
	J. G. Waters'...	850 00	950 00
	L. N. Vallerand.	700 00	750 00
	J. C. A. Bordeleau, Victoriaville.	600 00	700 00
	H. Hannon, estimateur-adjoint	500 00	700 00

Endroit.	Nom.	Augmentation. De	Augmentation. A
Québec.		$	$
Québec—*Suite*...	W. E. Edge	950 00	1,000 00
	P. E. Guay.....	700 00	750 00
	A. S. Sinclair...	25 00	35 00
		p. m.	p. m.
	W. G. Wilson..	15 00	25 00
		p. m.	p. m.
	L. Dionne.. ...	50 00	100 75
	G. B. A. St. Amand..... ...	540 00	600 00
Rimouski'.....	Jos. Gauvreau..	400 00	500 00
St-Hyacinthe ...	A. Lancelot....	400 00	500 00
St-Jean	L. E. Regnier...	400	500
Sherbrooke	M. T. Stenson..	1,600	1,700
	O. L. Deseve. ..	800	900
	H. A. O'Dell....	1,000	1,100
	Jas. Pender, Windsor Mills	400	600
Stanstead.. ...	C.H.McClintock	1,100	1,200
Trois-Rivières....	Isaie Dufresne..	700	800
Nouv.-Brunswick			
Campbelton.....	A. McKenzie...	500	800
Dalhousie.....	Thos. Hayes....	150	200
Moncton	T. J. Coffey	550	600
	A. M. Leger....	600	700
St-Jean.....	Chas. T. Tilley..	700	750
	Jas.H. Hamilton	1,000	1,100
	Robt. McAdoo..	650	700
	Jno. Lowry.....	650	700
	Henry Turner...	600	650
	Thos. Finlay...	900	1,000
	J. W. Manson..	800	1,000
	David Dearness.	600	650
	J. E. Whittaker.	1,200	1,300
	Jno. Jenkins ...	500	550
	Wm. Morrissey.	500	550
	Robt. Clerke....	500	550
	P. O'Brien ...	500	550
	E. W. Morrissey.	150	500
St-Etienne	J. P. Bixby....	600	650
	T. R. McGeky, O. C.....	600	700
Woodstock .	J. A. Carpenter.	400	500
	D.H.Armstrong.	100	200
Nouvelle-Ecosse.			
Amherst.....	F. S. Heffernan.	500	600
	Rupert Lusley..	400	600
Arichat.....	Wm Brymer....	150	200
Halifax.....	O. Pryor.	900	1,000
	S. Crawford	750	800
	J. C. Davis.....	650	700
	W. F. Meynell .	500	550
	C. F. Hubley...	600	650
	M. E. Keating..	600	650
	P. J. Power....	500	550
	P. A. Cook.....	500	550
	J. B. Naylor....	500	550
	P. W. Heffernan	500	550
	E. J. Hiseler. .	550	600
	Robt Carlton...	550	600
	Alfred Briand..	500	550
	E. J. Hiseler...	600	650
	E. J. Hiseler. ..	650	750
	D. J. Curren. ..	1.50 p.j.	
	J. H. Blakley...	"	500
	Thos Lynch	"	500
	J. A. Massey...	.....	500
	C. H. McNellan	600	650

M. PATERSON.

Endroit.	Nom.	Augmentation. De	Augmentation. À	Endroit.	Nom.	Augmentation. De	Augmentation. À
N.-E.—Suite.		$	$	*Ile du P.-E.*		$	$
Halifax—*Fin*....	N. A. Conrad...	800	900	Charlottetown ...	W. B. Robertson	1,500	1,600
	N. Matheson...	500	550		Jas. F. Curtis...	600	650
	F. J. Logan....	60	100		E. de B. Peake..	600	650
	D. J. Curran...	1.50 p. j.	500		J. McCormick, Cardigan.....	150	300
	C. G. Brander..	"	500				
	C. J. Malcakey.	"	500	Summerside.....	H. M. Baker....	$1 p. j.	400
Lunenberg	S. Ritcey.....	100	200				
Middleton.	L. P. Schaffner.	500	550	*Territ. du N.-O.*			
New-Glasgow. ..	S. T. McCurdy..	800	900				
North-Sydney...	A. F. Gannon ..	500	700	Calgary	Alex. Alien.....	1,500	1,600
Pictou.....	G. E. Johnston.	800	900		E. J. R. Walton, Medicine Hat.	400	600
	R. A. Dawson..	500	600				
	D. Patterson....	500	600		E. J. R. Walton	600	700
	J. A. Russell...	1,100	1,600		F. J. Boswell...	360	600
				Lethbridge.....	John Kenny....	1,100	1,200
Port-Hawkesb'ry	A. D. McDonald	100	200		Wm. Gardiner, Macleod	500	700
Port-Hood	J. H. Ladd.....	100	300				
Sydney.....	Wm. Young....	350	400	Régina.....	S. B. Jameson..	700	1,000
Truro	G. A. Layton...	500	600		A. C. Paterson, North Portal .	800	850
	H. V. Blair.....	850	1,000				
Yarmouth.....	W. L. Campbell.	950	1,000		William Young, North Portal .	700	750
	A. S. Lent.....	150	200				
					Jno. Crawford..	450	600
Manitoba.					Jno. Crawford..	300	450
				Territ. du Yukon.			
Brandon	H. C. Graham..	1,600	1,700				
	Wm. Press	700	800	Dawson.....	E. S. Busby	2,000	3,000
Winnipeg.....	R. D. Young, Neepawa.....	600	700	Whitehorse.....	L.E. Simmons..	600	1,200
				Bur. des Douanes	R. W. Breadner	1,600	1,800
	L. J. Gagnon...	900	1,100		Wyatt I. Wood.	1,600	1,800
	W. J. Burke....	800	850		Jesse Stunden..	700	900
	J. K. McMillan.	700	800		E. C. Dalton....	600	700
	J. S. Orr	$2 p. j.	$2.50p.j.		Chas. G. Ross ..	1,100	1,200
	C. A. Blick.....	600	800		O. H. Cogswell..	800	850
	E. McG. Kerr ..	250	450		J. F. Slater.....	650	900
					J. D. Parmelee..	1,200	1,300
Col.-Anglaise.					Thos. Westwick.	750	800
					W.H. Robertson	850	950
Grand-Forks	Geo. A. McLeod	720	900		Wm.T.Urquhart	1,200	1,400
Nanaimo.....	Lewis G. Hill...	100	300		R. C. Allan.....	900	1,100
	T. D. Conway ..	500	600		Jean M. Cram..	400	450
New-Westmi'ter.	C. H. Parsons, Golden.....	300	400		J. C. Boughner..	1,200	1,500
					E. R. Douglas..	700	800
	B. R. Atkins, Revelstoke....	700	800		E. R. Douglas ..	800	850
					C. Schofield.....	650	700
	W. H. Vanetta..	300	500	Serv. de la protection du revenu.			
Vancouver	C. A. Worsnop..	1,500	1,600		D. J. O'Grady..	750	850
	W. L. Boult ...	720	750		J. C. Bourinot..	700	900
	Allan Nichol....	1,000	1,050				
	F. R. Greer.....	720	800	Bur. de la statistique douanière	James Johnston.	300	750
	Jno. H. Kerr ..	720	900		J. F. Berton....	800	850
	H. G. Cartwright	500	550		J.A.P. Daveling.	800	850
	P. McAllister...	720	750		R. H. Evans....	800	900
	D. Ferguson....	720	750		W. H. Robertson	750	850
	J. H. Watson...	800	850		H.M. Goodspeed	950	1,000
	Donald McRae..	720	750		R. M. Heintz...	1,100	1,150
	T. C. Alcock....	720	750		G. G. Jones ...	800	850
	J. E. Fagan	720	750		J. F. Lannigan .	750	800
	C. C. Ralston...	720	750		Jos. Messier...	800	850
	W. Bojus.....	720	750		Duncan McNeil.	850	900
	A. W. Scouldar.	720	750		R. S. McPherson	800	850
	Jas. Harris.....	750	800		H.W. Patterson.	800	850
	J. H. Kerr	900	1,200		E. Payne. .	800	850
Victoria.....	F. W. Davey...	900	950		J. F. Richards..	1,000	1,050
	Wm. Atkins....	1,000	1,050		Alex. Ross.....	800	850
	J. A. McTavish.	700	750		W. D. Selby....	850	900
	Irene Pickards..	300	350		F. M. Shannon.	750	800
	F. A. Small	700	750		Wm. G. Teaffe..	800	850

Endroit.	Nom.	Augmentation.	
		De	A
Bur. de la statistique douanière		$	$
	H. L. Wood....	800	850
	R. C. Smith....	750	800
	J. J. McGill....	700	750
	Chas. P. Roche..	900	950
	E. Finnigan ...	800	850
	W. J. McCaffrey	1,100	1,150
	C. C. McNeil...	800	850
	E. Westover	750	800
	W.G. Livingston	750	800
	F. A. Campbell.	750	800
	W. H. Carleton.	800	850
	J. G. Connolly..	950	1,000
	Robt. McConnel	950	1,000
	J. M. Peaker...	800	900
	R. Raymond....	800	850
	Jas.A.Johnston.	750	850
	A. L. Anderson.	800	850
	P. Duggan	800	850
	G. B. Fotheringham..	800	850
	J. Hanlon.	800	850
	P. Macdonald ..	800	850
	J. McVey	800	850
	H. H. Pigeon...	800	850
	F. S. Ward. ...	800	850
	Jonathan White	850	900
	H. J. Smith....	850	900
	H. J. Cooper....	750	800
	C. E. Shiles	800	850
	C. P. Flynn . .	800	850
	W. S. Wood....	750	800
	A. M. McMillan	750	800
	E. R. Douglas (transféré de Mine Centre à la division de la statistiq., 1er août '03.)..	700	800
	A.V.Wade (per. oct.).	800	850

Appointements et frais de déplacement des inspecteurs des ports et autres officiers faisant partie des services d'inspection et de protection du revenu, y compris les appointements et les dépenses se rattachant au Bureau des Douanes et à la compilation de la statistique concernant les importations et les exportations, $139,200.

L'honorable M. PATERSON : Il y a ici une augmentation de $10,000. Le département de la statistique compte cinquante-trois employés dont la plupart devront, je crois, recevoir l'augmentation de $50 à laquelle ils ont droit. Nous voulons aussi augmenter le personnel chargé de déterminer, dans leur pays d'origine, la valeur des articles importés au Canada, et pourvoir au paiement des frais de déplacement de ces employés. Nous avons l'intention d'envoyer de nos fonctionnaires dans les principaux centres des Etats-Unis avec mission de nous renseigner d'une manière complète quant à la valeur des marchandises aux endroits d'où elles proviennent. M. Atkinson y a passé quelque temps, et nous avons tout récemment retenu les services de M. Milne, un de nos estimateurs à Toronto.

M. BLAIN : Quelle est la besogne des inspecteurs ?

L'honorable M. PATERSON : Les employés dont je parle devront visiter les différents centres commerciaux des Etats-Unis afin de se parfaitement renseigner sur la valeur des marchandises que nous en importons. De cette façon, nous pourrons, conformément aux dispositions de la loi, nous baser sur la valeur des marchandises dans les endroits d'où elles proviennent pour percevoir les droits. Nous exigeons maintenant que les factures indiquent la valeur qu'ont les marchandises importees aux endroits d'où on les importe, et nous nous basons sur les factures pour percevoir les droits de douane. Nous voulons que nos employés soient en mesure de voir à ce qu'on se conforme à la loi en tous les cas.

M. INGRAM : L'honorable ministre voudrait-il nous dire ce qu'est le Conseil des douanes et quels sont les devoirs de ses membres ?

L'honorable M. PATERSON : D'après la loi, le Conseil se compose d'un commissaire, d'un sous-commissaire et de trois estimateurs fédéraux. Il y a en ce moment quatre estimateurs fédéraux. La nature de leurs fonctions est définie par la loi. Ils se réunissent de temps à autre pour trancher les questions qui naissent de l'interprétation des lois douanières et pour déterminer les droits à imposer sur certains articles à leur entrée au pays.

M. INGRAM : Font-ils tout ce travail à Ottawa ?

L'honorable M. PATERSON : Ils ne se réunissent qu'ici et ne s'occupent que des tarifs.

M. INGRAM : Lorsqu'une personne importe des marchandises des Etats-Unis et que les employés de la douane prétendent que le prix indiqué sur la facture est inférieur au prix marchand des Etats-Unis, cette facture est-elle soumise au Conseil?

L'honorable M. PATERSON : Non ; l'estimateur en dispose au port d'entrée. Nous avons ici un département de contrôle dont le chef est M. Breadner. L'affaire doit être tirée au clair par l'estimateur du port d'entrée et le departement de contrôle.

M. INGRAM : De sorte qu'en de telles circonstances, l'importateur n'a rien à faire avec le Conseil?

L'honorable M. PATERSON : Le commissaire est à la fois chef du ministère et membre du Conseil des douanes. Sa qualité de sous-ministre le place nécessairement au-dessus du département du contrôle.

M. INGRAM : Ce n'est pas du tout dans ce sens-là que je l'entends, parce qu'alors il n'agirait pas en qualité de président du Conseil des douanes.

L'honorable M. PATERSON : Non, il agirait en sa qualité de chef du ministère.

M. SPROULE : Combien d'inspecteurs avez-vous, et combien vous en faudra-t-il l'année prochaine ?

L'honorable M. PATERSON : Nous avons au Canada douze inspecteurs et un sous-inspecteur.

M. SPROULE : Combien vous en faudra-t-il de plus l'année prochaine ?

L'honorable M. PATERSON : Le crédit devra nous permettre d'augmenter notre personnel aux Etats-Unis. Ces employés ne sont pas à proprement parler des inspecteurs, ce sont plutôt des investigateurs.

M. SPROULE : Il ne vous faudra pas de nouveaux inspecteurs ?

L'honorable M. PATERSON : Non.

M. SPROULE : De combien d'employés faudra-t-il augmenter le personnel chargé de s'enquérir de la valeur des marchandises ?

L'honorable M. PATERSON : Nous n'avions qu'un seul de ces employés ; nous lui avons adjoint un des estimateurs de Toronto. Il continuera probablement de faire ce travail. J'aimerais faire encore deux ou trois nominations.

M. TAYLOR : Quels sont les appointements de ces employés ?

L'honorable M. PATERSON : Ils sont assez élevés. Cette sorte de travail nécessite l'emploi d'hommes très habiles. Il nous faut des employés qui sachent comment aborder les manufacturiers et comprennent parfaitement le genre de travail dont ils sont chargés.

M. SPROULE : Quels appointements payez-vous à l'heure qu'il est ?

L'honorable M. PATERSON : M. Miller recevait $1,800 en sa qualité d'estimateur. Il n'a pas été nommé à cet emploi. Les frais de déplacement sont d'environ $2,000 en sus du chiffre des appointements.

M. TAYLOR : Quels sont aujourd'hui vos inspecteurs ?

L'honorable M. PATERSON : M. Atkinson et M. Miller.

M. SPROULE : Vous entendez faire servir une partie de ce crédit à compléter les rapports statistiques? Ce travail sera-t-il fait par un département que vous ajouterez à votre ministère ou par quelque département déjà constitué ?

L'honorable M. PATERSON : Le crédit est destiné à l'augmentation des appointements. Il n'y a pas de nouveaux employés.

M. TAYLOR : Je remarque que les appointements de M. Atkinson sont de $1,000.

L'honorable M. PATERSON : C'est exact.

M. INGRAM : Nous avons étudié vendredi soir un crédit de $57,167 qui se trouve à la page 10, et je m'aperçois qu'une partie du crédit dont nous nous occupons en ce moment est également destiné à la compilation de la statistique. L'honorable ministre nous a dit que cette somme de $57,000 était destinée à payer de nouveaux commis chargés de recueillir les statistiques afin que les rapports mensuels pussent être déposés de bonne heure.

L'honorable M. PATERSON : Ce crédit nous permettra de payer trois employés qui travaillaient aux statistiquese et que nous avons adjoints au personnel du service intérieur, ainsi que je l'ai dit l'autre soir, mais leurs appointements étaient compris dans le crédit destiné au personnel du service extérieur et ont été payés à même ce crédit. A partir du 1er juillet, ils seront payés à même le crédit destiné au personnel intérieur. Leurs places ont été prises par d'autres personnes qui ne reçoivent pas tout à fait les mêmes appointements. Il y a une légère augmentation de dépense que le présent crédit indique clairement.

M. SPROULE : Combien employez-vous de statisticiens ?

L'honorable M. PATERSON : Cinquante-trois.

M. SPROULE : Je pensais que les statistiques étaient sous la direction du ministère du Commerce.

L'honorable M. PATERSON : J'ignore ce qui se fait dans les autres ministères. Nous recueillerons les statistiques qui figurent dans les rapports du commerce et de la navigation. Nous publions les rapports mensuels ainsi que les rapports annuels.

M. SPROULE : Les rapports ne nous viennent-ils pas du ministère du Commerce?

L'honorable M. PATERSON : Non; nous publions nos propres rapports.

M. SPROULE : Ce travail se fait-il dans les deux ministères à la fois ?

L'honorable M. PATERSON : Notre travail est absolument original.

M. SPROULE : Je ne comprends pas que la publiction de ces rapports par deux ministères exige l'emploi d'un double personnel.

L'honorable M. PATERSON : Le personnel du ministère du Commerce est très restreint.

M. SPROULE : Mais ne publie-t-il pas les mêmes données ?

L'honorable M. PATERSON : Oui, mais il les compile d'une manière un peu différente. Il reçoit des rapports de ses agents à l'étranger, mais n'a pas de département de statistique proprement dit.

M. SPROULE : Ce ministère se fait cependant voter un crédit destiné à des statisticiens.

L'honorable M. PATERSON : Son personnel est très peu nombreux.

M. BLAIN : A quelle époque fut nommé le premier officier qu'on a envoyé aux Etats-Unis ?

L'honorable M. PATERSON : Il y a bien des années. C'etait avant mon arrivée au ministère.

M. BLAIN : Dans quel article du budget se trouvent compris les appointements de cet employé ?

L'honorable M. PATERSON : Ses appointements sont payés à même le crédit destiné au conseil des douanes.

M. BLAIN : Est-il classé parmi les inspecteurs ?

L'honorable M. PATERSON : Non, c'est un officier spécial. Sa nomination remonte au mois d'avril 1895; il a été admis dans le personnel permanent en 1899.

M. BLAIN : Faut-il attribuer cette augmentation à ce qu'il nous vient des Etats-Unis des marchandises estimées au-dessous de leur valeur réelle ?

L'honorable M. PATERSON : On s'est plaint de cela.

M. BLAIN : Le ministre n'a pas voulu en convenir l'année dernière.

L'honorable M. PATERSON : Il me semble que le débat de l'année dernière a porte sur les marchandises importées à la faveur du tarif différentiel. Malheurusement, nous avons constaté des cas de sous-estimation de marchandises importées des Etats-Unis.

M. BLAIN : De quelle sorte de marchandises ?

L'honorable M. PATERSON : De toute sorte, à l'exception peut-être des épiceries.

M. BLAIN : C'est pour cela, sans doute, que vous voulez avoir deux officiers de plus ?

L'honorable M. PATERSON : Nous voulons être mieux renseignés.

M. BLAIN : Ces employés que vous envoyez aux Etats-Unis adressent-ils leurs rapports directement au ministère ?

L'honorable M. PATERSON : Oui.

M. BLAIN : Tous les mois ?

L'honorable M. PATERSON : Presque tous les jours, et en cas de litige, on peut les envoyer en mission spéciale.

M. SPROULE.

M. BLAIN : Quelle partie du présent crédit est destinée aux douze inspecteurs et à leurs frais de déplacement ?

M. PATERSON : Appointements, $26,350; dépenses, $8,500.

M. CLANCY : A-t-on augmenté l'an dernier les appointements de certains employés ?

L'honorable M. PATERSON : Je ne crois pas. Nous avons nommé un nouveau sous-inspecteur, mais le montant de ses appointements nous sera remboursé par le ministère du Commerce. Il a eu mission de surveiller l'importation des machines destinées aux aciéries de Sydney, et dont une partie était passible de droits tandis que le reste était admis en franchise; il s'est familiarisé avec ce travail, et lorsque le ministère du Commerce fut chargé du paiement des primes, le ministre manifesta le désir d'avoir un fonctionnaire capable et bien au fait de la besogne. On a pensé que M. Russell était l'employé civil le plus apte à se charger de ce travail. Nous lui avons donc permis de travailler pour le compte du ministère du Commerce qui nous remboursera le montant de ses appointements.

M. INGRAM : Quel sera le chiffre de la dépense occasionnée par le Conseil des douanes et la compilation de la statistique, abstraction faite des autres services auxquels se rapporte le présent crédit ?

M. PATERSON : D'environ $40,000 pour le Conseil des douanes, et de $45,500 pour la statistique.

M. INGRAM : Je ne comprends pas pourquoi ces comptes sont tenus séparément. A la page F--3 du rapport de l'auditeur général, on trouve pour le bureau des douanes et le bureau de la statistique un crédit de $59,510.49, et un autre de $74,715 à la page F--34, soit, en tout, $134,259.15. Dans quel but tient-on ces comptes séparément ?

L'honorable M. PATERSON : C'est le rapport de l'auditeur général que vous avez sous les yeux.

M. INGRAM : Je le sais ; mais pourquoi ces comptes ne se suivent-ils pas au lieu d'être disséminés dans le rapport de l'auditeur général ?

L'honorable M. PATERSON: Le comptable dit que nos comptes et ceux du Conseil des douanes sont envoyés séparément à l'auditeur général.

M. INGRAM : Pourquoi ne les envoie-t-on pas en même temps afin qu'ils puissent se suivre dans le rapport de l'auditeur général ? A l'heure qu'il est, il est fort difficile de découvrir ce qui se passe.

L'honorable M. PATERSON : C'est ainsi que l'inscrit l'auditeur général. Un grand nombre d'employés, dont les appointements sont compris dans le crédit destiné au bu-

reau des douanes, habitent à Toronto et non à Ottawa ; c'est peut-être pour cela que les comptes sont tenus séparément.

M. SPROULE : Combien avez-vous d'agents de la police douanière ?

L'honorable M. PATERSON : Nous en avons quinze cette année, c'est-à-dire, trois de plus que l'an dernier.

M. BLAIN : Pour le Conseil des douanes, les appointements et les dépenses, nous avons cette année un crédit de $30,500. Le ministre demande $40,000 pour le prochain exercice. Quelle est la cause de cette augmentation ?

L'honorable M. PATERSON : Le crédit comprend les appointements des estimateurs fédéraux à Ottawa, ainsi que ceux du personnel de M. McMichael, à Toronto, mais non ceux de M. McMichael lui-même.

M. BLAIN : Je relève ce qui suit dans les " Débats " de l'an dernier :

Douanes, appointements de 27 officiers, $23,-500 ; dépenses, $7,000.

C'est-à-dire que nous avons voté $30,500 l'année dernière ; mais le ministre nous demande ce soir $40,000, soit $9,500 de plus que l'an dernier. Je voudrais savoir la cause de cette augmentation.

L'honorable M. PATERSON : C'est que le crédit de l'année dernière comprenait les appointements de nos douaniers d'Ottawa et non ceux de nos employés de Toronto. En cette ville, les appointements et les dépenses représentent un somme d'environ $10,-000 ; mais article pour article, les dépenses sont à peu près les mêmes que l'an dernier.

M. INGRAM : On a ajouté quelques nouveaux noms à la liste des employés de Toronto.

L'honorable M. PATERSON : Oui, on en a ajouté trois : M. W. G. Livingston, M. Capreol et M. J. M. Sullivan. Adopté.

M. SPROULE : Adopté si le comité veut lever sa séance maintenant.

L'honorable M. PATERSON : Vous ne consentez pas à l'adoption des autres crédits ?

M. SPROULE : Ils doivent provoquer trop de discussion et ce serait trop prolonger la séance que de nous en occuper maintenant.

L'honorable M. PATERSON : Il y en a quatre ou cinq qui sont absolument les mêmes que l'année dernière.

M. TAYLOR : L'item suivant a pour titre le mot " divers." Voici ce qu'il comprend:

Impressions et papeterie, abonnements aux journaux de commerce, drapeaux, timbres à dater, serrures, instruments, etc., pour divers ports d'entrée, frais de justice et uniformes pour douaniers.

Je trouve dans le rapport de l'auditeur général qu'on a payé des appointements de $3 par jour, pour les 365 jours de l'année, à des gens de Washington et de Saint-Paul, qui sont allés se cacher là et dont nous ne savons absolument rien.

L'honorable M. PATERSON : Tout cet argent nous est remis, le peuple n'est pas appelé à le payer. Ces gens sont des fonctionnaires canadiens installés là pour le besoin des chemins de fer américains, et se sont eux qui leur payent leurs appointements. Voilà l'explication qu'il y a à donner à ce sujet.

M. TAYLOR : Je vais lire l'autre item. Voici daus quels termes il est inscrit :

Woodyatt, T., Brantford : services rendus dans la préparation et la conduite d'enquêtes sur des accusations portées contre des fonctionnaires de la douane, 18 jours à $10 ; pension et logement, $17.50 ; frais de déplacement, $28.70 ; télégrammes et timbres-postes, $160—$227.80.

Qu'a-t-il fait pour cette argent.

L'honorable M. PATERSON : Je crois que cela remonte à 1896, et il est resté longtemps sans présenter son mémoire.

M. TAYLOR : Nous voulons savoir ce qu'il a fait durant ces dix-huit jours.

M. INGRAM : Je le répète, il serait raisonnable d'ajourner la séance ; il est assez tard. Ce n'est pas de ma faute si le ministre ne fait pas adopter ses crédits. Je crois qu'il est à consulter le ministre des Finances à ce sujet. Ce dernier ne prend aucune part à cette discussion. Si, comme quelques-uns d'entre nous, il était obligé d'étudier ces questions de très près, il trouverait cette tâche passablement ardue. Je crois avoir droit de m'opposer à ce que la séance se continue.

L'honorable M. PATERSON : Je pense avoir donné l'explication demandé par l'honorable député.

M. SPROULE : Cet item doit provoquer une discussion et il est maintenant une heure. L'honorable ministre se plaint que l'on n'adopte pas ses crédits, mais nous avons encore plus droit de nous plaindre que les renseignements demandés ne sont pas donnés. Je pense que nous avons fait une bonne et longue journée d'ouvrage.

Sir WILLIAM MULOCK : Je sais bien qu'on ne doit pas se hâter plus que de raison de faire adopter les crédits. Toutefois, il me semble que les membres de la gauche devraient, jusqu'à un certain point, avoir égard à l'heure. Que s'est-il passé aujourd'hui ? Il était environ cinq heures lorsque nous avons commencé à discuter ces quelques item, et il y a maintenant six heures que nous délibérons sur ces crédits. Lorsque, demain, ces messieurs liront le compte rendu des débats, ils s'apercevront que cette discussion aurait pu être beaucoup plus courte. Si, sans

préméditation peut-être, ces messieurs tuent le temps, ils ne doivent pas se plaindre si le gouvernement désire, de son côté, poursuivre efficacement l'expédition des affaires publiques. La partie utile de cette discussion aurait pu s'expédier dans un tiers du temps que toute la discussion a duré et nous aurions pu abattre beaucoup plus de besogne que nous ne l'avons fait. Si ces messieurs tuent le temps ils ne doivent pas trouver étrange que le gouvernement leur demande de continuer et de faire une bonne journée d'ouvrage.

M. TAYLOR : Continuez, alors.

Sir WILLIAM MULOCK : Très bien !

M. SPROULE : Je proteste que c'est non pas l'opposition, mais le gouvernement qui veut tuer le temps.

Sir WILLIAM MULOCK : Qui est-ce dans le moment ?

M. SPROULE : C'est le gouvernement. Si le ministre des Douanes avait donné les rengnements demandés, nous aurions pu faire trois fois plus d'ouvrage que nous n'en avons fait. Le directeur général des Postes trouve que nous n'avons pas fait grand'chose. Eh bien ! nous avons voté plus de $1,250,000 qui doivent être employés à payer des appointements dans toutes les parties du pays, et, je dois le dire, nous avons voté cette somme d'après les renseignements les plus incomplets que jamais ministre ait donnés. Et parce que nous consacrons du temps à arracher ces renseignements de force au ministre, on nous accuse de tuer le temps.

M. TAYLOR : Le directeur général des Postes fait la leçon aux membres de l'opposition. Cependant, il n'était pas dans la Chambre à cinq heures et demi lorsque le ministre des Douanes a pris la parole et a péroré jusqu'à 6 heures et cinq. Et lorsque nous sommes revenus, à huit heures, il s'est remis à parler et a encore péroré jusqu'à neuf heures moins cinq. On ne peut guère espérer que les membres de l'opposition se laissent ainsi accuser de tuer le temps, quand le compte rendu des débats doit faire voir que le ministre des Douanes en a pris les trois quarts à prononcer un discours électoral. Le directeur général des Postes n'assistait pas à la conférence que nous a lue le ministre des Douanes. Nous ne subirons pas de pareils sermons sans protester.

M. INGRAM : Pour ma part, je n'ai pas voulu tuer le temps. Chaque question que j'ai posée était pertinente. Nous avons voté $1,324,000 depuis cinq heures. Plusieurs d'entre nous doivent assister à une réunion de comité demain, à dix heures. Et lorsque nous aurons expédié notre correspondance et aurons siégé ici jusqu'à une heure avancée nous pourrons être contents de notre journée.

Sir WILLIAM MULOCK : Il vaudrait mieux en finir avec cette résolution.

M. INGRAM : Si je ne me trompe, nous venons de voter $139,200. Les item de cet article qu'il reste à voter sont ceux qui se chiffrent à $37,500, $30,000, $5,000 et $40,000. Ce ne sont pas des sommes considérables, mais chacune d'elles comprend plusieurs item qu'il faudra expliquer. Quand le directeur général des Postes était dans l'opposition, il était un de ceux qui tenaient le plus à ce que tous les renseignements fussent donnés.

Sir WILLIAM MULOCK : J'étais très raisonnable.

M. INGRAM : Pas toujours. Il y a assez longtemps que je suis député pour me souvenir d'avoir vu l'honorable ministre pendant plusieurs années dans l'opposition.

L'honorable M. PATERSON : Je voudrais expliquer cet item de $37,500 destiné à différentes choses ; mais je tiens à dire tout d'abord que, d'après moi, il ne s'est jamais donné d'explications plus complètes que ce soir, si les membres de la gauche veulent prendre la peine de consulter le compte rendu des débats d'autrefois ils ne manqueront pas de s'en convaincre. J'ai tâché de répondre aussi complètement que possible à la demande de renseignements. Les membres de la gauche l'admettront eux-mêmes, les explications données étaient complètes et raisonnables. A la suite de cet item le député de Leeds a mentionné les noms de certains fonctionnaires établis aux Etats-Unis. Cependant, s'il veut bien jeter un coup-d'œil au bas de la page il trouvera les déductions suivantes :

Chemin de fer du Grand Tronc, services à Portland, Maine, $1,095 ; à Chicago, Ill., $1,080 ; chemin de fer du Grand-Nord, services à Seattle, Washington, $1,157 ; à Tacoma, Washington, $1,095 ; chemin de fer du Pacifique du Nord, services à Duluth, Maine, $1,288.50 ; Compagnie de transport du Minnesota, services à Saint-Paul, Minn., $1,095 ; montants reçus de divers agents pour primes sur polices de cautionnement, $4,768.50—total, $12,674.

Voilà la somme que nous ont remise ces chemins de fer à qui nous avons rendu des services.

M. TAYLOR : C'est une explication, mais j'ai demandé pourquoi ce compte se trouvait sous la rubrique de "divers." Dans le budget on nous dit ce que signifie le mot "divers." Or, je trouve, sous cette rubrique, un certain nombre d'item qui ne devraient pas y être. Ainsi, je vois qu'on a payé à M. Woodyatt, de Brantford, la somme de $227. Pourquoi cela ?

L'honorable M. PATERSON : Pour une enquête qu'il a conduite.

M. TAYLOR : Pourquoi demande-t-on ces $37,000 ?

L'honorable M. PATERSON : Nous pensons qu'il en sera besoin pour différentes raisons énoncées sous cette rubrique. S'il n'en est pas besoin on ne les dépensera pas.

M. SPROULE : Combien vous faut-il pour les impressions ?

L'honorable M. PATERSON : L'année dernière, pour les impressions et la papeterie, nous demandions $17,000, soit $10,000 de cette somme pour la papeterie seulement.

M. BLAIN : L'honorable ministre voudrait-il nous donner un état détaillé des item plus considérables représentant les dépenses de l'année dernière ?

L'honorable M. PATERSON : Ces détails on peut les trouver dans le rapport de l'auditeur général, aux pages F-36-37-38.

M. BLAIN : Je voudrais que l'honorable ministre nous parlât de ce manuel publié l'année dernière pour la gouverne des agents de la douane, et du prix qu'il a coûté.

L'honorable M. PATERSON : C'est le manuel auquel travaille le commissaire. Il n'est pas encore fini.

M. BLAIN : Peut-être l'honorable ministre consentirait-il à dire quel en sera le prix?

L'honorable M. PATERSON : Il ne coûtera que les frais d'impression. Le commissaire ne touchera aucun supplément d'indemnité pour ce travail.

M. BLAIN : Je comprends que l'honorable ministre est à préparer un manuel ayant pour effet de faire mieux comprendre aux différents employés de la douane du Canada en quoi consiste leur devoir. Voudrait-il nous dire combien aura coûté ce manuel lorsqu'on sera sur le point de le distribuer parmi ces fonctionnaires ?

L'honorable M. PATERSON : Cela dépendra du nombre d'exemplaires. Les fonctionnaires ont estimé qu'il coûterait $2,500. On ne doit payer que l'impression et le papier. Ce sera un livre très utile. Il n'a pas été publié d'instructions pour la gouverne des agnts de la douane depuis 1876.

M. BLAIN : L'année dernière, l'honorable ministre a dit, page 4106, (version française) des Débats :

> Il y a ici une augmentation rendue nécessaire par l'impression d'un manuel que prépare actuellement l'assistant-commissaire.

L'honorable M. PATERSON : Pas le sous-commissaire. Est-ce que c'est dit ?

M. BLAIN : Le sous-commissaire.

L'honorable M. PATERSON : C'est une erreur.

M. BLAIN (lisant) :

> Ce livre contiendra les instructions aux fonctionnaires de la Douane concernant leurs devoirs respectifs. Nous avons 1,617 employés, et je suppose que chacun d'eux en recevra un exemplaire.

L'année dernière, le ministre a obtenu $2,500 pour la préparation de ce livre. Il a dit qu'il ne s'est rien dépensé pour cela jusqu'à présent. Voudrait-il nous déclarer ce qu'il a fait de ces $2,500 ?

L'honorable M. PATERSON : Nous n'avons pas employé ce crédit, il est devenu périmé.

M. BLAIN : Alors, c'est un crédit qu'il s'agit de voter de nouveau ?

L'honorable M. PATERSON : Au fond, c'est cela.

M. BLAIN : Dans ce cas, ai-je raison de comprendre que le ministre a déclaré que pas une parcelle du crédit de $2,500 voté l'année dernière n'a été dépensée ?

L'honorable M. PATERSON : Rien n'a été dépensé au cours du présent exercice, et on ne pense pas qu'il soit fait le moindre usage de ce crédit.

M. TAYLOR : L'honorable ministre voudrait-il nous expliquer en détail la dépense faite cette année de ce crédit de $37,500.

L'honorable M. PATERSON : Cette dépense est à peu près la même que l'an dernier.

M. BLAIN : Je ne voudrais pas ennuyer le ministre. Cependant, j'ai une autre question à lui poser. J'ai lu ce qu'il a dit l'an dernier au sujet de ces $2,500. Je voudrais qu'il déclarât carrément, s'il le peut, que pas une parcelle de ce crédit de $2,500 n'a été dépensée l'an dernier pour quoi que ce soit.

L'honorable M. PATERSON : Je déclare carrément qu'il n'en sera rien dépensé.

M. BLAIN : Qu'a-t-on fait des $2,500 votés l'an dernier ?

L'honorable M. PATERSON : Rien.

M. INGRAM : L'honorable ministre a inscrit ce crédit de $37,500 sous sept ou huit différentes rubriques formant autant de titres des dépenses qu'il se propose de faire. Voudrait-il nous communiquer les chiffres inscrits sous les différents item qui contribuent à former le total de $37,500 ? Cela faciliterait l'expédition de la besogne. Nous nous sommes efforcés, d'heure en heure, d'obtenir ce renseignement, et cependant on vient nous dire que nous tuons le temps. L'honorable ministre devrait enfin nous donner ce renseignement. On n'a aucune raison de nous demander de siéger ici jusqu'à deux heures du matin. Je proteste contre cela. Je n'ai jamais eu connaissance qu'un ministre ait été moins soucieux que ne l'a été l'honorable ministre des Douanes, ce soir, de donner une explication au sujet d'un crédit quelconque. Il faut lui arracher les renseignements dont nous avons besoin. Lorsqu'un ministre vient demander l'adoption de ses crédits il explique chaque item à son tour, sans

attendre qu'on le lui demande. L'honorable ministre des Douanes refuse de donner des renseignements ou il n'est pas assez bien renseigné lui-même au sujet de ses propres crédits; s'il l'était, il pourrait donner de meilleures explications que celles qu'il a données.

L'honorable M. PATERSON : Le rapport de l'auditeur général, qui est à la disposition de l'honorable député, fait voir combien il a été dépensé, l'an dernier. Les crédits de l'année prochaine sont basés sur les dépenses de l'année dernière. L'honorable député peut voir comment ces dépenses se sont faites. Nous prévoyons que, pour les raisons mentionnées dans le livre que l'honorable député a sous les yeux, les mêmes projets causeront les mêmes dépenses. C'est pour cela que nous demandons $37,500. L'exposé des détails de ces dépenses, l'honorable député l'a en mains. Il demande donc des renseignements qu'il possède. Je n'ai pas du tout l'intention de soustraire des renseignements. J'ai donné des explications aussi complètes que possible. L'honorable député s'efforce d'obtenir de moi ce qu'il a déjà dit et il demande des choses qui ne sont pas du tout nécessaires à l'intelligence de la question. Les dépenses ne varient pas beaucoup. Il peut voir que ce crédit est à peu près ce qu'il doit être; mais s'il varie, dans une mesure quelconque et que nous dépensions moins que ce qu'il représente il devient tout simplement périmé, et l'argent n'est pas dépensé.

M. INGRAM : L'honorable ministre ne ne nous a pas beaucoup éclairés. Pour quoi touche-t-il une indemnité, sinon pour donner des renseignements à la Chambre? Lorsqu'il va demander au Conseil une certaine somme d'argent pour répondre aux exigences de son département, dit-il à ses collègues de voir dans le rapport de l'auditeur général ce qu'a été la dépense de l'an dernier ? Il est à présumer que, dans ce cas, tout comme dans celui-ci, il est en état de dire ce que sont les item et comment il arrive à former le total qu'il demande, soit, dans le présent cas, $37,500. Je ne suis pas ici pour feuilleter les deux volumes du rapport de l'auditeur général.

L'honorable M. PATERSON : Oui, vous êtes ici pour cela ; c'est pour vous que ce rapport a été imprimé.

M. INGRAM : Cette tâche appartient à l'honorable ministre. La page 75 du budget contient un item de $37,500 pour diverses fins : Impressions, papeteries, abonnements aux journaux de commerce, drapeaux, timbres à dater, serrures, instruments, etc., pour différents ports d'entrée, frais de justice et uniformes pour les agents de douane. Je désire savoir combien l'honorable ministre demande pour chacun de ces item. Je ne veux pas m'entendre dire que je dois venir feuilleter ici chaque page du rapport de l'auditeur général pour trouver combien on a dépensé l'an dernier. Je veux savoir ce qu'on se propose de faire pendant le prochain exercice. Il est possible que vous dépensiez, l'année prochaine, deux fois plus que l'année dernière, et il est aussi possible qu'il en soit autrement. Ce n'est pas à moi, mais à l'honorable ministre de répondre à cette question. C'est pour cela qu'il est ici. C'est là ce que nous voulons savoir et ce que nous saurons avant que cet item soit voté.

L'honorable M. PATERSON : Nous demandons cette somme, en nous basant sur la dépense faite pour la même fin l'année dernière, et qui s'élevait à peu près au même chiffre que ce crédit.

M. INGRAM : Pourquoi ne pas nous dire quelle est cette dépense ?

L'honorable M. PATERSON : L'honorable député en a le chiffre sous la main. Elle s'élève à $37,500. Il voudrait savoir ce qui se passe au conseil ? Je ne suis pas libre de le lui dire, mais l'inscription de ce crédit au budget doit prouver qu'il a reçu l'approbation du conseil des ministres ? Je ne crois pas que l'honorable député eût agi d'une façon plus sage. Je considère ses questions comme captieuses, étrangères au bien public, frivoles, inutiles et tout au plus susceptibles de prolonger nos délibérations.

M. INGRAM : D'après l'honorable ministre, les dépenses figurent dans ce rapport des affaires publiques transigées jusqu'au 30 juin de l'année dernière. Or, il demande un crédit à être dépensé du 30 juin prochain au 30 juin 1905, cherchant à faire croire à la Chambre et au peuple que parce que nous avons devant nous un document qui sera bientôt vieux d'un an, nous devrions être en état de juger d'après cela de ce qu'il va dépenser l'année prochaine. En insinuant que je désire savoir ce qui se passe au conseil l'honorable ministre a-t-il réellement voulu faire une farce ?

L'honorable M. PATERSON : Non. L'honorable député a demandé ce que je faisais dans la Chambre du Conseil.

M. INGRAM : L'honorable ministre doit badiner lorsqu'il parle ainsi. Personne ne désire savoir ce qu'il fait au conseil. Je ne le lui ai jamais demandé et il y a trop longtemps que je siège ici pour penser à faire une question comme celle-là. Il me suffira d'obtenir de l'honorable ministre une explication au sujet des crédits qu'il demande à la Chambre de voter ; je ne tiens pas à savoir ce qu'il fait au conseil. D'ailleurs, s'il cache ses renseignements au conseil comme il les cache à la Chambre il ne divulguera jamais les secrets du cabinet. J'avais tout à fait raison de faire la question que j'ai faite.

L'honorable M. PATERSON : L'honorable député désire savoir combien je vais dépenser cette année en achats de cadenas ?

M. INGRAM : Eh bien, y a-t-il, en cela, quelque chose de déraisonnable ?

M. SPROULE : Voici un item pour impressions, papeterie, abonnements aux journaux de commerce, drapeaux, timbres à dater, serrures, instruments, etc., pour divers ports d'entrée, frais de justice et uniformes pour agents de la douane. Supposons que le ministre emploierait tout ce crédit par rapport à deux de ces item seulement ? Il doit donner des explications au sujet des différents item, et lorsqu'il vient dire à la Chambre combien il a dépensé l'année dernière, celle-ci décide s'il est sage de voter ou de refuser de voter le crédit. Nous ne demandons que les renseignements dont nous avons besoin et le ministre nous en donne moins Je ne saurais concevoir qu'un ministre demande au conseil d'adopter ces item en donnant aussi peu de renseignements qu'il en a donné à la Chambre.

M. BLAIN : Quelle explication y a-t-il à donner au sujet des frais de justice ? On a payé à M. Woodyatt, de Brantford, $264 pour avoir fait une enquête au sujet des accusations portées contre certains fonctionnaires. Quel a été le résultat de cette enquête ?

L'honorable M. PATERSON : On lui a payé cette somme pour une enquête qui a eu lieu en 1897. M. Woodyatt est resté longtemps sans présenter son mémoire de frais, mais lorsqu'il l'a présenté il n'avait encore rien reçu.

M. BLAIN : Le gouvernement n'avait-il pas demandé ce mémoire ?

L'honorable M. PATERSON : Oui, à plusieurs reprises.

M. BLAIN : Qu'y avait-il ?

L'honorable M. PATERSON : Rien. On le lui a demandé mainte et mainte fois et il ne l'a pas présenté. J'avoue que cela peut sembler étrange, mais c'est tout de même, la vérité.

M. BLAIN : Le ministre daignerait peut-être déposer la correspondance échangée à ce sujet ?

L'honorable M. PATERSON : Je ne crois pas qu'il y ait autre chose que des lettres lui demandant de présenter son mémoire de frais.

M. BLAIN : Quel a été le résultat de cette enquête ?

L'honorable M. PATERSON : Cette enquête datant déjà de loin, je ne me rappelle pas les faits, mais le comptable se souvient qu'un fonctionnaire, de Parry-Sound, fut démis et que les accusations portées contre un nommé Campbell, de Meaford, ne furent pas prouvées.

M. BLAIN : L'honorable ministre épargnerait du temps en donnant une explication complète.

L'honorable M. PATERSON : On ne peut pas exiger que je me souvienne des détails d'une enquête qui date déjà de plusieurs années. M. Woodyatt est le magistrat de police de Brantford, il a une excellente réputation comme juge et il sera généralement admis que sa décision, quelle qu'elle fût, était juste. Il semble curieux qu'il n'ait pas envoyé son mémoire plus tôt, mais il est parfaitement vrai qu'il ne l'a pas fait. Sous ce rapport il ne ressemble pas aux autres avocats.

M. BLAIN : Y a-t-il encore d'autres frais à payer ?

L'honorable M. PATERSON : Il n'y en a pas de cette nature.

M. FOWLER : Quelle est cette cause de Fraser vs King, page F—36 ?

L'honorable M. PATERSON : C'est une poursuite relativement à des droits à payer sur une quantité de rails d'acier, d'après un état de compte remontant à 1895, époque où les conservateurs étaient au pouvoir. Les parties eurent à payer des droits sur des rails d'acier destinés à un certain tramway. Il fut représenté qu'ils devaient être admis en franchise, mais le département des Douanes de ce temps-là décida qu'ils étaient imposables. Elles poursuivirent en répétition, portèrent la cause au Conseil privé et obtinrent jugement contre la Couronne pour le capital mentionné dans leur action. La cause dont il est question dans le moment consiste en une réclamation d'intérêts sur cette somme ; mais cette cause, qui fut aussi portée au Conseil privé, fut décidée en faveur de la Couronne.

M. FOWLER : Je remarque plusieurs item ayant rapport à des polices de cautionnement. D'après quel principe vous guidez-vous en cette mtière? Payez-vous la prime ?

L'honorable M. PATERSON : Oui. Les fonctionnaires du ministère des Douanes qui touchent des fonds sont assurés dans quatre compagnies de cautionnement canadiennes. Une de ces compagnies assure les fonctionnaires des provinces maritimes, une autre, ceux de Québec, la troisième, ceux d'Ontario, et la quatrière, ceux de tout le pays à l'ouest d'Ontario. Nous avons fait un marché en vertu duquel il a été établie un taux spécial de $3.60 par année par $1,000. Le ministère paye les compagnies et déduit cet argent des appointements des fonctionnaires. Grâce à cet arrangement, qui donne d'excellents résultats, nous évitons les ennuis que nous aurions à éprouver si nous avions affaire à des particuliers comme cautions. L'année dernière, nous avons dépensé, à même le fonds de garantie, $4,347, et nous avons reçu $4,315.65. Il n'y a pas eu de pertes.

M. CLANCY : Je voudrais savoir si l'argent que nous sommes à voter est mentionné aux pages F—5-36-38, inclusivement ?

L'honorable M. PATERSON : La page F-5 comprend le premier item, qui a été adopté.

M. TAYLOR : J'ai plusieurs questions à poser à l'honorable ministre et je ne me gênerai pas de les lui poser. J'espère que, de son côté, l'honorable ministre voudra bien y répondre. Il a dit au député d'Elgin-est de chercher des renseignements dans le rapport de l'auditeur général au sujet de ces crédits. Je vois ici un item de $27 en faveur de Bickerdike et Trahee pour frais de justice. Est-il compris dans le crédit actuel destiné à ces messieurs.

L'honorable M. PATERSON : Toutes les dépenses faites sous cette rubrique se sont élevées à la somme de $264, qui a été divisée entre différents créanciers. Il ne s'ensuit donc pas nécessairement que ces mêmes personnes auront les mêmes montants ; mais on pense qu'il faudra autant que cela pour cette fin. Je suppose que cet item a toujours été adopté de cette façon depuis trente ans et je ne sache qu'on ait jamais donné, à ce sujet, plus de renseignements que je n'en ai donné ce soir.

M. TAYLOR : Nous avons demandé à l'honorable ministre de donner les détails des dépenses qu'il a estimées, et il a répondu qu'il a fait son estimation d'après les dépenses de l'an dernier mentionnées dans le rapport de l'auditeur général. Eh ! bien, voyons dans ce rapport, comment il a dépensé son argent l'année dernière. Il y paraît sous l'item des annonces, que le " Globe ", de Saint-Jean, a reçu $4.80, et le "Telegraph " de cette même ville $4.80, aussi pour publication d'avis concernant la restitution d'argent volé, soit un total de $9.60 pour ce service. L'honorable ministre s'attend-il à dépenser $9.60 l'année prochaine ?

L'honorable M. PATERSON : L'honorable député pense-t-il que je vais répondre à de pareilles questions.

M. TAYLOR : Oui, j'y compte. L'honorable ministre ayant parlé du rapport de l'auditeur général, je veux savoir ce qu'il se propose de faire de cet argent l'année prochaine. S'est-il inspiré de ce crédit de $9 pour faire son estimation ?

L'honorable M. PATERSON : L'honorable député va-t-il se mettre à demander si des comptes déjà payés vont être payés de nouveau ? Certes, il doit comprendre, comme tout homme d'une intelligence ordinaire, que si les impressions et la papeterie sont présumées coûter une certaine somme cette année, il est probable qu'elles coûteront à peu près autant l'année prochaine. Mais, assurément, nous ne paierons pas les mêmes comptes deux fois. Si l'honorable député est incapable de comprendre cela, je ne me crois plus obligé de lui répondre.

M. TAYLOR : Je saisis ce point tout aussi bien que l'honorable ministre. Je comprends aussi bien que lui et je connais autant que lui la tenue des livres. Mais la gauche a demandé à trois ou quatre reprises——

L'honorable M. PATERSON : Quarante fois.

M. TAYLOR : Eh bien, quarante fois, si, d'après sa conscience, l'honorable ministre trouve que c'est autant que cela—nous lui avons demandé de nous dire à peu près quel montant il va dépenser relativement à chaque item et il nous a référés aux états de compte que j'ai devant moi. Se propose-t-il de payer M. Woodyatt sur le pied de $10 par jour, pour 18 jours ?

L'honorable M. PATERSON : Non, il est déjà payé.

M. TAYLOR : Alors, cet item n'a donc pas servi de base à l'estimation et ainsi nous sommes empêchés d'autant de découvrir ce que le ministre va faire de ces $37,000. Il ne fera pas voter ce crédit sans nous donner une estimation approximative de ce qu'il entend faire de cet argent. D'après le rapport de l'auditeur général il ne lui fallait que $33,458. Il nous a dit qu'il n'entend pas renouveler cette dépense en faveur de M. Woodyatt. S'attend-il à dépenser $9.60 pour annonces dans le " Globe " et le " Telegraph," de Saint-Jean ?

Sir WM MULOCK : Il y a déjà un certain temps que je suis député et je crois pouvoir dire que j'assiste pour la première fois à un interrogatoire comme celui que l'on fait subir ce soir à l'honorable ministre. Ce dernier ne peut baser l'estimation des dépenses de son département que sur l'expérience du passé. Mon honorable ami (M. Taylor) tient maison ; il sait assez bien ce que lui a coûté, l'an dernier, son entretien et celui de sa famille. Il sait ce qu'il paye, en somme, à son boucher, à son boulanger, au marchand de chandeliers, etc. Il s'attend probablement à dépenser tout autant l'an prochain. Mais qu'on lui demande s'il se propose de dépenser les mêmes sommes chez les mêmes gens, il nous répondra : " Mais non, je puis changer de boucher, de boulanger, de menu, je puis porter des vêtements différents et faire des dépenses d'un autre genre, cependant, cette année, je dépenserai probablement la même somme que l'année dernière. Personne ne peut dire précisément de quoi se composeront les dépenses casuelles du service public. Nous votons cette somme pour faire face à diverses dépenses mentionnées sous un même titre, mais dont les détails ne peuvent être connus d'avance. Si, après avoir obtenu du ministre des Douanes une explication complète, mon honorable ami persiste à exiger certaines déclarations et menace de faire de l'obstruction parce qu'on ne se rendra pas à

son désir, ce comité saura assez se respecter pour empêcher cette tactique de réussir. Ce n'est pas la première fois que l'honorable député agit de la sorte. Il est dans son programme de déclarer que rien ne se fera sans que l'on fasse droit à ses demandes.

Le gouvernement s'efforce de se montrer raisonnable en tout temps et c'est son désir de l'être toujours. Mais quand un député persiste à poser une question que l'on n'a jamais songé à poser depuis vingt-trois ans que je siège ici, le comité a raison de conclure que de la poursuite d'une pareille enquête il ne peut résulter aucun bien. L'honorable député de Leeds dit qu'il ne laissera pas voter cet item avant d'avoir obtenu des renseignements qu'on ne peut donner. Il a posé une foule de questions absurdes, il a demandé au ministre des Douanes de dire combien il allait payer ceci ou cela, cet homme-ci ou cet homme-là à l'avenir, parce qu'il avait fait des dépenses du même genre dans le passé. Après mûre réflexion, il s'apercevra qu'il n'avait pas raison de poser des questions comme celles-là. Il a demandé au ministre des Douanes de faire l'impossible, de dire au comité comment les diverses dépenses imprévues absorberont le montant de cet item. Depuis que l'honorable député nous a déclaré qu'il empêcherait le comité de procéder tant qu'on ne lui aurait pas fourni ce renseignement, nous en sommes arrivés à une impasse. Il a menacé de faire de l'obstruction parce que le ministre ne veut pas répondre à une question à laquelle il est impossible de répondre.

M. INGRAM. L'honorable ministre ayant dit que nous trouverions dans le rapport de l'auditeur général l'exposé des dépenses faites jusqu'au 30 juin dernier, mon titre de député me commandait de me mettre en frais de recherches. S'il y a quelque chose que nous ne comprenons pas, nous nous rendons à ce comité lorsqu'il y est question de ces item et nous prions le ministre de nous donner des explications. Or, voici un item de $37,500 au sujet duquel on n'a jamais demandé d'explications détaillées, dit le ministre. Est-ce bien une raison pour qu'il refuse de répondre ?

Sir WILLIAM MULOCK. Comment pourrait-il donner les détails d'une dépense future comme celle-là ? Il a toujours été d'usage, quel que fût le parti au pouvoir, de grouper comme dépenses casuelles un certain nombre de dépenses impossibles à définir, et c'est le seul moyen praticable d'expédier la besogne. L'honorable député le sait bien, jamais, lorsqu'il s'est agi de voter les crédits du ministère des Douanes, aucun député n'a posé de questions comme il s'en est posé ce soir. Il ne résulte de cela aucun bien. Les membres de la droite peuvent rester ici tout aussi bien que ceux de la gauche. Il y a déjà eu plusieurs débats de ce genre ; j'y ai moi-même pris part lorsque j'étais dans l'opposition, et j'ai fini par me convaincre qu'ils ne servent de rien. La gauche est censée critiquer, dans une mesure raisonnable, nos demandes de crédits, mais en même temps, elle est censée permettre que notre travail à ce sujet avance. Ce débat incohérent et frivole s'est prolongé jusqu'au matin et selon toute apparence, il va nous falloir rester ici indéfiniment parce que le député de Leeds-sud ne veut pas abandonner l'attitude qu'il a prise. C'est en vain que la gauche chercherait à dominer ici ; la majorité ne le permettrait pas, elle veut être aussi conciliante et raisonnable que possible, et c'est dans de pareilles dispositions d'esprit qu'elle siège dans cette enceinte ; mais il arrive un temps où la discussion doit cesser, parce qu'elle ne peut plus être utile. Or, nous nous trouvons dans ce cas à propos de l'item dont il s'agit ; il est inutile de discuter davantage parce qu'il est impossible de définir d'une façon plus détaillée que ne l'a fait l'auditeur général la dépense projetée de cet argent. Pourquoi persister à demander ce qu'il est impossible de donner ?

M. INGRAM : Si l'honorable ministre avait dit tout d'abord qu'il n'avait pas d'état détaillé, cela aurait coupé court à toute discussion parce qu'il eût été évident qu'il ne pouvait pas donner de détails ; mais il nous a portés à croire qu'il en était autrement, et c'est pour cela que nous avons persisté à demander des détails au sujet de l'item de $37,500. Jusque-là nous avions bien marché, puisque nous avions déjà voté plus d'un million de dollars. Je pensai qu'il était temps de lever la séance. Le directeur général des Postes et le ministre des Douanes furent autrefois des membres actifs de l'opposition et je ne crois pas exagérer en disant que, lorsque, vu l'heure très avancée, ils demandaient que la séance fût levée et se trouvaient en face d'une opposition de la part de nos amis, ils se rabattaient sur un seul moyen, celui de dire avec entêtement : "Nous ne laisserons passer aucune ouverture de crédit." Ces messieurs devraient donc avoir aujourd'hui certains égards pour l'opposition. Si nous avions levé la séance à 10 heures ou à 11 heures nous aurions fait tout autant d'ouvrage.

M. SPROULE : Je représenterai au directeur général des Postes que les renseignements donnés ne sont pas ceux qu'on a coutume de nous donner ici. Il voudra bien se rappeler que lorsque sir Mackenzie Bowell était ministre des Douanes il se présentait ici avec un livre contenant tous les détails, et à chaque item, il lisait dans ce livre les explications qu'il avait à donner concernant le crédit demandé. Nous avons voté l'item relatif aux frais ordinaires de gestion. Que dit le rapport de l'auditeur général ? J'ai demandé au ministre des Douanes combien il lui fallait pour payer des appointements dans différentes provinces, et il n'a pu me donner à ce sujet aucun renseignement.

Le rapport de l'auditeur général fait voir que les appointements et les dépenses imprévues dans la province d'Ontario se sont élevés à $324,329. Cela, l'honorable ministre le savait. Il s'est dépensé $261,905 dans la province de Québec et il y a un item séparé pour chacune des autres provinces. Cependant, l'honorable ministre n'a pu nous donner aucun renseignement au sujet de cet item de $1,184,865 inscrit sous cette rubrique. Est-il juste de demander à une opposition qui fait son devoir, de laisser passer sans autres éclaircissements des item de ce genre et de cette importance ? Il ne suffit pas de dire qu'on peut trouver cela dans le rapport de l'auditeur général. Le député de Leeds (M. Taylor) a démontré combien il est absurde de prétendre que cela soit suffisant. Il n'y eut jamais de gens moins raisonnables que le directeur général des Postes et ses amis lorsqu'ils étaient dans l'opposition. Nous faisons ce que nous croyons être notre devoir et nous nous servirons, pour cela, de notre prapre jugement. Sans nous donner le moindre renseignement, le ministre des Douanes vient nous dire : " Je veux que vous m'accordiez $1,184,865 pour appointements et dépenses casuelles: vous trouverez des informations dans le rapport de l'auditeur général ". Nous manquerions à notre devoir en laissant passer ces item comme cela. Aucune opposition ne pourrait s'acquitter de son devoir si elle n'avait pas plus de renseignements que n'en a donné ce soir le ministre des Douanes au sujet de l'emploi de cet argent. Nous avons parfaitement raison de demander les renseignements qu'on nous a refusés d'une façon si déraisonnable.

Sir WILLIAM MULOCK : J'affirme, sur ma parole d'honneur, que jamais, depuis que mon honorable ami est député, ces renseignements n'ont été demandés ni refusés; que jamais, depuis que cette Chambre siège et qu'il y a un parlement au Canada pareils détails n'ont été demandés ni fournis au parlement. Mon honorable ami prétend que j'ai moi-même fait de ces demandes et que j'avais absolument tort. Pourquoi donc suit-il un aussi mauvais exemple ?

M. TAYLOR : Nous n'avons pas encore commencé à le suivre. Il y a quelques instants le directeur général des Postes m'a fait la leçon en disant qu'il était député depuis bien longtemps et qu'à sa connaissance on n'avait jamais eu recours à une tactique comme celle dont il a été témoin ce soir. Je suis député depuis aussi longtemps que lui et je me souviens que lui, le ministre des Douanes et leurs amis nous ont déjà retenus ici depuis le mercredi jusqu'au samedi soir à minuit. Je ne quittai pas la Chambre le samedi soir à cette heure-là, parce que depuis le mercredi jusqu'au samedi ces messieurs n'avaient cesser de pérorer. Mes honorables amis les députés de Grey et d'Elgin ont demandé que la séance fût levée lorsqu'on eut voté près de $2,000,000; mais si pressante que fut leur demande on a refusé d'y faire droit. Depuis lors nous nous sommes efforcés d'obtenir des renseignements. Le ministre que cela concerne n'étant pas présent, j'attendrai son retour.

L'honorable M. FIELDING : L'honorable député ne peut retenir la députation si ce n'est pas à elle qu'il s'adresse.

M. INGRAM : Afin d'épargner du temps je citerai les " Débats " de 1895 pour faire voir que le directeur général des Postes, alors membre de l'opposition, insista fortement pour obtenir des renseignements au sujet de certains item, et que M. Foster, alors ministre des Finances, lui donna des explications complètes. A nous, les membres actuels de l'opposition, les partisans du gouvernement ne cessent de répéter, pendant les élections que tous ces item sont adoptés sans discussion, et même sans une seule division. L'honorable ministre devrait au moins, répondre aux questions raisonnables qui lui sont adressées par la gauche. S'il n'est pas encore en état de fournir les renseignements demandés il pourrait promettre de les fournir plus tard, et, pour moi, je trouverais cela très satisfaisant.

Sir WILLIAM MULOCK : Il n'est rien qui puisse justifier qui que ce soit de dire que les membres de la droite n'ont pas oujours traité ceux de la gauche avec les plus grands égards.

Le ministre des Douanes a dit au comité qu'il y a, quant à cette dépense, une incertitude que l'expérience et le temps feront seuls disparaître, à mesure que l'ouvrage du département avancera. Il nous a dit, également, que la seule base de l'estimation des dépenses futures, c'est l'expérience des dépenses passées, et les membres de la gauche n'ont pas en mains l'état de ces dépenses. Dans les circonstances cet acharnement ne saurait être utile. Je ferai remarquer que longtemps avant l'adoption d'un seul item on a demandé l'ajournement, et qu'on a consacré la plus grande partie de la soirée à réitérer cette demande.

M. BLAIN : Quelle partie de ce crédit a-t-on consacré à l'achat des uniformes, l'an dernier ?

L'honorable M. FIELDING : $2,500.

M. BLAIN : Combien dépensera-t-on cette année, à la même fin ?

L'honorable M. FIELDING : A peu près la même somme.

M. BLAIN : Achètera-t-on ces uniformes sur soumissions ?

L'honorable M. FIELDING : On alloue $8 à chaque agent et il s'achète lui-même son uniforme.

M. BLAIN : Quels sont les agents qui portent ces uniformes ?

L'honorable M. FIELDING : Les préposés au débarquement, qui attendent l'arrivée des navires, et ceux qui examinent le bagage, aux principales stations.

M. SPROULE : Le directeur général des Postes a dit qu'il ne s'était jamais encore fait, dans cette Chambre, ni de questions comme celles que nous avons faites, ni de réponses comme celles que nous désirons. Je lui citerai les " Débats " de 1884 faisant voir que sir Mackenzie Bowell, alors ministre des Douanes, en réponse à une question de sir Richard Cartwright, est entré jusque dans les plus petits détails relativement aux services auxquels on se proposait de consacrer un crédit de $35,430. Il donna des explications complètes au sujet des employés supplémentaires, des classes dont ils faisaient partie, des endroits où ils travailleraient, etc. Je pourrais, en repassant les différents item, faire voir à l'honorable ministre que ce principe a toujours été appliqué.

Sir WILLIAM MULOCK : D'après l'analyse des dépenses du dernier exercice, je trouve que nous avons consacré $46,000 aux fins ci-après énumérées: agents préposés aux transports, $7,927.50; frais de justice, $264; annonces, $9.60; polices de cautionnements, $4,786.85; papeterie, $9,889.02 ; impressions, $17,500 ; uniformes, $2,355.06 ; abonnements aux journaux, $36,705 ; dépenses générales, $2,983.25. Une partie de ces dépenses, c'est-à-dire $12,000, ont été faites par les compagnies de chemins de fer, de sorte qu'il est réellement sorti du trésor fédéral environ $34,000.

M. SPROULE : Le directeur général des Postes vient justement de donner le renseignement que nous cherchions à obtenir depuis deux heures.

Sir WILLIAM MULOCK : Tout cela est dans le rapport de l'auditeur général.

M. SPROULE : Nous n'avons pas à faire la recherche de tous ces item. Les ministres devraient être prêts à nous renseigner.

Il est fait rapport de certaines résolutions.

Sur motion de l'honorable M. Fielding, la séance est levée à 2 heures 55 du matin, mardi.

INDEX

QUATRIÈME SESSION, NEUVIÈME PARLEMENT

VOL. I, 1904

Depuis le dixième jour de mars jusqu'au vingt-cinquième jour d'avril inclusivement.

Alcorn, George Oscar, *Prince-Edouard.*

Chemin de fer Transcontinental National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 1622.

Douanes, appointements, (sub.) 1812 et suiv ; 1856.

Elections fédérales, loi de 1900 y relative, amendement, (int.) 1150.

Listes électorales des territoires non organisés de la province d'Ontario, (int.) 1149.

Armstrong, Joseph E., *Lambton-est.*

Douanes, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 1920.

Barker, Samuel, *Hamilton.*

Chemin de fer Transcontinental National, explorations et personnes y employées (mot. pour documents) 221-222 ; dépôt en garantie, (int.) 400 ; convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur mot. Laurier pour comité sur projet de résolution, et amend. Borden) 1562-1600.

Douanes, appointements, (sub.) 1843.

Intercolonial, recettes, dépenses et frais d'exploitation pour les neuf mois expirés le 31 mars 1904, (int.) 1151 ; pour les huit mois expirés le 29 février 1904, (int.) 1677.

Belcourt, Hon. Napoleon A., *Ottawa,* Orateur.

Bibliothécaires, rapport, 8.

Chemins de fer, bill (n° 2) modifiant la loi de 1903, en comité, (décision) 404.

Cigarette, prohibition, (débat sur mot. Maclaren pour comité sur projet de résolution) décision, 342 et suiv.

Députés présentés, 6.

Discours du Trône, 5.

Elections contestées, 5.

Election de l'Orateur, (remerciements) 3.

Interpellations, procédure à suivre, (décision) 1166 et suiv.

Messages de Son Excellence : Convention supplémentaire entre le Grand-Tronc-Pacifique et le gouvernement, copie, 8 ; budget principal, 203 ; remerciements pour adresse en réponse au discours du Trône, 1154.

Taylor, M. James E., pétition pour divorce non revêtue de la signature d'un député, (observ.) 253.

Bell, Adam Carr, *Pictou.*

Chemin de fer Transcontinental National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amend. Borden) 1662.

Circulation gratuite, liste de permis de, combien émis en 1903, (mot. pour doc.) 1896.

Drague aspirante pour les provinces maritimes, construction, (int.) 1677.

Intercolonial, voie de garage à Pictou, travaux et revenu, (int.) 998.

Milice, uniformes, remboursement du prix aux officiers quand ils doivent en changer en vertu d'un règlement, (int.) 1677.

Pugwash, N. E., directeur de la poste, décès et remplacement, (int.) 1679.

Bennett, William H., *Simcoe-est.*

Acton-Vale, édifice public, construction, (sub.) 669.

Adresse en réponse au discours du Trône, 129.

Alexandria, Ont., édifice public, construction, (sub.) 511 et suiv.

Canal Welland, entreprise de l'éclairage, (int.) 1891.

Chemin de fer Transcontinental National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 1725.

Grain, consignation des ports des lacs, (int.) 214.

Ile Hope, coupe du bois, correspondance à ce sujet, (mot. pour doc.) 222.

McCarthy, Osler, Haskin et Harcourt, honoraires payés à, (int.) 560 ; 1002.

Midland, terrains riverains, accusation de M. Bennett, (explication de nature personnelle par M. McCarthy) 383.

Oshawa, édifice public, construction, (sub.) 616 et suiv.

Stratford, salle d'exercices, construction, (sub.) 646 et suiv.

Yukon, permis pour obtenir spiritueux, combien émis, et en faveur de qui, (mot. Bennett pour doc.) 1895.

Bickerdike, Robert, *Saint-Laurent, Montréal.*

Montréeal, édifice pour bureau du Revenu de l'intérieur, (observ. sur int. Gallery) 689.

Birkett, Thomas, *Ottawa.*
Douanes, appointements, (sub.) 1886.
Ottawa, musée Victoria et autres édifices, (sub.) 463 ; bureau de douane, construction, (int.) 556.

Blain, Richard, *Peel.*
Acton-Vale, édifice public, construction, (sub.) 668 et suiv.
Alexandria, Ont., édifice public, construction, (sub.) 509 et suiv.
Canal de la Vallée de la Trent, continuation, rapport de M. McLeod, (mot. pour doc.) 223.
Cobourg, arsenal, construction, (sub.) 536 et suiv.
Douanes, appointements, (sub.) 1878 ; appointements et dépenses casuelles, (sub.) 1919.
Fromage, dépense pour réfrigérateur à Woodstock, (int.) 801.
Guelph, édifice public, agrandissement, (sub.) 545 ; 660 et suiv.
Lainages et cotonnades, protection de cette industrie, (débat sur observ. Pringle) 1475.
Listes électorales, préparation et impression depuis l'Acte de 1898, coût, (int.) 333.
London, salle d'exercices et arsenal, construction, (sub.) 609 et suiv.
Prince-Albert, palais de justice et bureau de poste, (sub.) 707.
Sault Sainte-Marie, édifice public, construction, (sub.) 646.
Vancouver, hôtel des postes, construction, (sub.) 714 et suiv.
Woodstock, arsenal, construction, (sub.) 655 ; fromage, dépense pour réfrigérateur, (int.) 801.

Borden, Hon. Sir Frederick W., K.C.M.G., *King, N.-E.*
Armée impériale, combien de commissions accordées à des officiers canadiens, et à quelles conditions, (rép. à int. Hughes) 1371.
Artillerie, traitement du directeur général, (mot. pour comité sur résol.) 602.
Etablissements industriels d'après recensement de 1901, (rép. à int. Kemp) 1890.
Immigrants peu recommandables, entrefilet du " Citizen ", (rép. à int. Wilson) 365.
Kingston, collège militaire, annexe, gymnase, construction, (sub.) 606.
Lamontagne et Cie., Montréal, articles achetés de, comment, (rép. à int. Hughes) 1892.
Milice canadienne, bill (n° 5) Acte de la Milice, 1ère l., 204; 2e l. et comité, 253 et suiv; en comité sur résol., 479-480; uniformes, remboursement du prix aux officiers quand ils doivent en changer en vertu d'un règlement, (rép. à int. Bell) 1678 : coiffure des soldats, par qui soumissions faites et et à qui commande donnée, (rép. à int. Clarke) 1678 ; solde des officiers d'état-major, etc., à être fixée par décret de l'Exécutif, (motion de sir F. Borden pour comité sur projet de résolution) 1794.
Montréal, grève des débardeurs, solde des troupes, (rép. à int. Clarke) 402.
Ottawa Car Company, articles achetés de, comment, (rép. à int. Hughes) 1892.
Tabac, envoi d'un agent dans le Wisconsin pour faire enquête sur culture, (rép. à int. Monk) 1891 ; commerce avec la Belgique, combien payé à M. Blaise Dugas pour sa mission en Belgique, (rép. à int. Monk) 1893.
Valleyfield, grève, paiments à la milice, (rép. à int. Clarke) 249.

Borden, Robert L., *Halifax.*
Adresse en réponse au discours du Trône, débat, 34.
Alaska, frontière, (motion pour documents) 4 ; 8 ; 1368.
Alexandria, Ont., édifice public, construction, (sub.) 519 et suiv.
Bassins de radoub sur la côte du Pacifique, agrandissement, (mot. pour doc.) 564 : 1451.
Blair, l'hon. A. G., correspondonce concernant sa démission, (mot. pour doc.) 1369.
Cabotage sur le Pacifique, décret du conseil y relatif, (int.) 1065 ; 1461.
Chemin de fer Transcontinental National, convention avec le gouvernement, (motion pour documents) 7 ; 252 ; convention supplémentaire, impression, (interpellation) 8 ; tracé, études topographiques, rapport, (motion pour documents) 91 ; correspondance, (motion pour documents) 92 ; 477 ; 603 ; 1561 ; ratification du contrat supplémentaire du 8 mars 1904, (rép. à mot. Laurier pour préséance du débat) 601 ; débat sur mot. Laurier pour comité sur projet de résolution, proposition d'amendement à ladite motion, 734 ; amend. mis aux voix et rejeté par 116 contre 61, 1674.
Cigarette, prohibition, (débat sur mot. Maclaren pour comité sur projet de résolution) 343 ; 360.
Comités permanents, motion pour subtitution de M. Roche à M. Birkett, et vice versâ, 478.
Conférence internationale, pouvoirs de ses membres, (mot. pour doc.) 1367.
Conseil privé du Roi pour le Canada, bureau : appointements et dépenses casuelles, (sub.) 430 et suiv.
Dette publique, intérêt et fonds d'amortissement (subsides) 235.
Douanes, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 1904 et suiv.
Edmonton, prison, construction, (sub.) 705 et suiv.
Election de l'Orateur, (observations sur motion Laurier) 3.

Borden, R. L.—*Suite.*
Explication de nature personnelle, citation d'extraits du mémoire de M. Blair, (débat) 1310 ; incorrection du compte rendu officiel des débats, 1462.
Feuilleton, rédaction du, (rép. à observ. Sproule) 995.
Gouverneur général, bureau du secrétaire du, appointements et dépenses imprévues,((subsides) 245.
Halifax, édifice pour les immigrants, nouvel étage, (sub.) 507 ; nouvel édifice public, (sub.) 508.
Huntingdon, P. Q., décès et remplacement du directeur de la poste, (mot. pour doc.) 1894.
Interpellations, procédure à suivre, (observ.) 1163, question de privilège, 1225.
Justice : appointements, (sub.) 433 et suiv.
Kéréméos, réserve indienne de, proposition de vente ou d'échange, (int.) 1890.
Milice canadienne, bill (n° 5) Acte de la Milice, 2e l. et comité, 254 et suiv.; en comité sur résol., 480 et suiv.
Montréal, entrepôts de douane, améliorations, (sub.) 688.
" Nova Scotia Permanent Benefit Building Society and Savings Fund ", bill (n° 8) amendant de nouveau l'acte y relatif, 1ère l., 396 ; 2e l., 553.
Ouvriers, différends dans la Colombie Anglaise, impression du rapport de la commission y relative, et des témoignages rendus devant icelle, (int.) 1065.
Postes : copies de tous les contrats passés pour transport des malles entre ports du Saint-Laurent, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, et le Royaume-Uni, (mot. pour doc.) 429 ; 879 ; 1889.
Provinces, dettes envers le Dominion, documents s'y rapportant, (mot. pour production) 429.
Québec, édifice des immigrants, (sub.) 690 ; brise-lames sur quai du Roi, (sub.) 690.
Rossland, salle d'exercices, construction, (sub.) 709.
Subvention aux provinces, paroles de M. Pugsley, (interpellation) 228 ; rajustement, (int.) 506.
Vancouver, hôtel des postes, construction, (sub.) 712 et suiv. ; cale-sèche (mot. pour doc.) 879 ; 1888.
Winnipeg, nouvel hôtel des postes, (sub.) 702.
Yukon, concession Treadgold, rapport de la commission y relative, (int.) 1065.

Bourassa, Henri, *Labelle.*
Adresse en réponse au discours du Trône, 119.
Chemins de fer, bill (n° 2) modifiant loi de 1903, en comité, 418 et suiv.
Chinois employés dans les mines de houille, veto sur loi de la Colombie Anglaise à ce sujet, (int.) 687.

Bourassa, Henri—*Suite.*
Drapeau sur édifices du parlement, (observations) 218.
Immigration asiatique, veto sur loi de la Colombie Anglaise à ce sujet, (int.) 687.

Brock, William Rees, *Toronto-centre.*
Lainages et cotonnades, protection de cette industrie, (débat sur observ. Pringle) 1470.

Broder, Andrew, *Dundas.*
Beurre, exportation, quantité exportée de 1898 à 1903, (int.) 798.
Fromage, exportation, quantité exportée de 1898 à 1903, (int.) 798.

Brodeur, Hon. Louis Philippe, *Rouville.*
Chemins à barrières, de Montréal, abolition de la commission des, (débat sur motion Monk) 584.
Interpellations, procédure à suivre, question de privilège, 1249.
Revenu de l'intérieur, rapport, 1ère partie, accise, (dépôt) 203 ; rapport, 3e partie, (dépôt) 879.

Bureau, Jacques, *Trois-Rivières et Saint-Maurice.*
Chemins de fer de la Vallée du Saint-Maurice, bill (n° 50) constituant en corporation la Compagnie du 1ère l., 1064 ; 2e l., 1349.

Calvert, William Samuel, *Middlesex-ouest.*
Chemin de fer de Brantford à Hamilton, bill (n° 22) concernant la Compagnie du, 1ère l., 600 ; 2e l., 717 ; en comité, 1833 ; 3e l., 1838.
Chemin de fer Central de la Frontière, de Kamloops et Cariboo, bill (n° 46) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 1064 ; 2e l., 1349.
Chemin de fer Central de Kootenay, bill (n° 47) concernant la Compagnie du, 1ère l., 1064 ; 2e l., 1349.

Campbell, Archibald, *York-ouest, O.*
Chemin de fer Transcontinental National, convention supplémentaire, ratification (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 1005.
Sainte-Marie, édifice public, construction (sub.) 638.

Cartwright, Tres Honorable Sir Richard, *Oxford-sud.*
Beurre et fromage, pesage, institution d'une commission y relative (rép. à int. Pope) 1561.
Chinois, demande d'entrée libre dans la Colombie-Anglaise par les autorités de la Chine, (rép. à int. Puttee) 399; entrant au Canada sans payer taxe, lacunes dans l'acte concernant leur exclusion, (rép. à int. Smith) 1004.

Cartwright, Sir Richard—*Suite.*
Douanes, appointements, (sub.) 1823 ; appointements et dépenses casuelles, (sub.) 1912 et suiv.
Foin exporté aux Etats-Unis, inspection, (rép. à int. Léonard) 402.
Immigration chinoise, taxe de $500, mise en vigueur de l'acte y relatif, (rép. à int. Smith) 998.
Postes : subventions pour service à vapeur entre Montréal et ports de la Grande-Bretagne, (rép. à int. Henderson) 248.

Casgrain, Thomas Chase, *Montmorency.*
Acton-Vale, édifice public, construction, (sub.) 662 et suiv.
Adresse en réponse au discours du Trône, (débat) 106.
Chemin de fer, Transcontinental-National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur résolution, et amendement Borden) 1078.
Clément, M. Jules d'E., lettre, interpellation) 210.
Cour Suprême, insuffisance de l'édifice y affecté, (observ.) 629.
Députés à la Chambre des Communes nommés lieutenants-gouverneurs, (int.) 211 ; à différents emplois, (int.) 1002.
Explication de nature personnelle par M. Borden, citation d'extraits du mémoire de M. Blair, (débat) 1319 et suiv.
Interpellations, procédure à suivre, question de privilège, 1232.
Longueuil, édifice public, construction, (sub.) 675.
Sainte-Flore, liste électorale, transmission au greffier de la Couronne en chancellerie, (int.) 1373.
Sainte-Marie, édifice public, construction, (sub.) 639 et suiv.
Sault Sainte-Marie, édifice public, construction, (sub.) 645.
Savard, M. P. V., emploi, (int.) 215 ; nomination, (motion pour doc.) 220 ; documents tranmis au gouvernement par ledit M. Savard au sujet de l'enquête par lui faite concernant l'acquisition de la seigneurie de Mingan par les autorités provinciales de Québec, (mot. pour doc.) 565, 686, 879, 1463.
Steamer "Aberdeen", inspection des chaudières, (int.) 215.
Stratford, salle d'exercices, construction, (sub.) 648.
Travaux publics, transfert de certains services au ministère de la Marine, décret à ce sujet, (int.) 878; (mot. pour doc.) 1463 ; 1893.

Casgrain, Thomas Chase—*Suite.*
Yukon : Représentation, (interpellation) 210; commission concernant concession Treadgold, rapport, interpellation) 211; nomination de M. le juge Britton comme commissaire, (motion pour documents) 220.

Champagne, Louis N., *Wright.*
Chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest, bill (n° 15) concernant la Compagnie du, 1re l., 397 ; 2e l., 553 ; en comité et 3e l., 996.
Débats, comité, 1er rapp., 246 ; 2e rapp., rémuneration des clavigraphistes au service des sténographes officiels, 551 ; (mot. pour adop.) 993.

Clancy, James, *Bothwell.*
Belleville, arsenal, construction, (sub.) 530.
Bridgeburg, édifice public, construction, (sub.) 533.
Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 1174 ; 1716.
Cobourg, arsenal, construction, (sub.) 535 et suiv.
Douanes, appointements, (sub.) 1872 ; appointements et dépenses casuelles, (sub.) 1947 et suiv.
Guelph, édifice public, agrandissement, (sub.) 545 et suiv.
Hawkesbury, édific public, construction, (sub.) 549.
Saint-Jean, N.B., station de quarantaine, service de l'eau, drainage, chauffage, etc., (sub.) 470 et suiv.
Travaux publics, appointements, (sub.) transfert de certains services au ministère de la Marine, (débat sur observ. Taylor) 448 et suiv.
Vancouver, hôtel des postes, construction, (sub.) 715.

Clare, George A., *Waterloo-sud.*
Berlin, édifice public, améliorations et agrandissement, (sub.) 532.
Edifices publics, combien construits ou améliorés depuis 1896, (mot. pour doc.) 1896.
Houille, quantité, vendue au gouvernement en 1903, prix, (int.) 1149 ; (mot. pour doc.) 1895.

Clarke, Edward Frederick, *Toronto-ouest.*
Alexandria, Ont., édifice public, construction, (sub.) 509 et suiv.; 644.
Bestiaux des Etats-Unis importés en entrepôt et abattus au Canada, (int.) 1889.
Chemins de fer, M. J. E. Duval nommé commissaire-enquêteur des causes d'accidents, (int.) 1151.

Clarke, Edward Frederick.—*Suite.*
Chemin de fer de Brantford à Hamilton, bill (n° 22) concernant la Compagnie du, en comité, 1834 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental-National, protestations contre emploi d'arpenteurs étrangers, (int.) 249 ; 557 ; 999.
Electricité, transmission aux Etats-Unis de force motrice produite au Canada, (int.) 1371.
"Garrison Common", vente ou location à la ville de Toronto, et acquisition de terrain pour fins militaires, (motion pour documents) 223.
Guelph, édifice public, agrandissement, (sub.) 547 et suiv.; 657.
"Home Bank of Canada", bill (n° 45) y relatif, (mot. pour 2e l.) 1369.
Imprimerie de l'Etat, annexe à l'épreuve du feu, construction, (sub.) 627 et suiv.
Juifs russes renvoyés de Fargo, D.N., à Winnipeg, (int.) 558.
Longueil, édifice public, construction, (sub.) 682.
Milice canadienne, bill (n° 5), Acte de la Milice, 2e l. et comité, 253 et suiv.; en comité sur résol., 480 et suiv.
Coiffure des soldats, par qui soumissions faites et à qui commande donnée, (int.) 1678.
Montréal, grève des débardeurs, solde des troupes, (int.) 402.
Oshawa, édifice public, construction, (sub.) 613 et suiv.
Parsons, Hon. C. A., bill (n° 17) autorisant le commissaire des brevets à lui faire droit, 1ère l., 397 ; 2e l., 553 ; en comité et 3e l., 1348.
Peterborough, arsenal, construction, (sub.) 635 et suiv.
Québec, obligations de la Compagnie du pont de, (int.) 397.
Stratford, salle d'exercices, construction, (sub.) 649.
Télégraphe Marconi, station à Glace-Bay, exploitation, aide par le gouvernement, (int.) 800.
Toronto, salle d'exercices, agrandissement, (sub.) 649 ; entrepôts de vérification, agrandissement, (sub.) 650 et suiv.; poudrière, construction, (sub.) 651 ; hôtel des postes, nouvel étage et ameublement, (sub.) 651 et suiv.
Toronto-Junction, édifice public, construction, (sub.) 654.
Valleyfield, grève, paiements à la milice, (int.) 249.

Cochrane, Edward, *Northumberland-est, O.*
Alexandria, Ont., édifice public, construction, (sub.) 522.

Cochrane, Edward—*Suite.*
Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 1735.
Douanes, appointements, (sub.) 1805 et suiv.; 1859 ; 1880.
Hawkesbury, édifice public, construction, (sub.) 549 et suiv.
Justice : appointements, (sub.) 433 et suiv.
London, salle d'exercices et arsenal, construction, (sub.) 608 et suiv.
Ottawa, musée Victoria et autres édifices, (sub.) 460 et suiv.
Peterborough, arsenal, construction, (sub.) 636.
Sainte-Marie, édifice public, construction, (sub.) 637 et suiv.

Copp, Albert J. S., *Digby.*
Explication de nature personnelle, racontars de journaux sur le compte du député de Digby, 224.

Costigan, Hon. John, *Victoria, N.-B.*
Chemin de fer d'Edmonton au lac des Esclaves, bill (n° 63) concernant la Compagnie du, 1ère l., 1310 ; 2e l., 1370.
Chemin de fer de la Vallée de Tobique, bill (n° 36) concernant la Compagnie du, 1ère l., 994 ; 2e l., 1187.

Cowan, Mahlon K., *Essex-est.*
Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 1252.
Compagnie d'assurance d'Ontario contre les accidents, bill (n° 67) la concernant, 1ère l., 1462 ; 2e l., 1838.
Essex, fusiliers d', à l'exposition de Saint-Louis (observ.) 1794.
Lainages et cotonnades, protection de cette industrie, (débat sur observ. Pringle) 1476.
Midland, terrains riverains, accusation de M. Bennett, (explication de nature personnelle par M. McCarthy) 392.
Sociétés par actions, bill (n° 75) modifiant la loi de 1902 y relative, 1ère l., 1793.

Daniel, John W., *Saint-Jean, ville.*
Adresse en réponse au discours du Trône, (débat) 168.
Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 1114.
Intercolonial, destitution d'employés à Saint-Jean, N.-B., (int.) 334.

Daniel, John W.—*Suite.*
Saint-Jean, N.-B., percepteur des douanes, décès, et remplacement, (int.) 332 ; station de quarantaine, service de l'eau, drainage, chauffage, etc., (sub.) 466.

Davis, Thomas Osborne, *Saskatchewan.*
Chemin de fer Canadien du Nord-Ouest, bill (n° 55) concernant la compagnie du, 1ère l., 1145 ; 2e l., 1349.
Macoun, John et James M., emploi, (int.) 997.
Métis, griefs en 1883, 1884, 1885, requêtes au gouvernement, correspondance entre eux, D. R. McDowal. député, et le gouvernement, etc., (mot. pour doc.) 1894.

Demers, Louis Philippe, *Saint-Jean et Iberville.*
Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 926.
Inondations dans Saint-Jean, Iberville et Missisquoi, (motion pour documents) 221.
Real Estate Title Guarantee and Trust Company, bill (n° 27) y relatif, 1ère l., 601 ; 2e l., 717 ; en comité, 1832 ; 3e l., 1833.
"Sociétés de Crédit," spéculations des, (int.) 1001 ; exploitation du public par les, (observ.) 1897.

Donnelly, James J., *Bruce-est.*
Walkerton, irrégularité du service postal, (mot. pour doc.) débat, 592.

Douglas, James M., *Assiniboïa-est.*
Bois, commerce de, au Nord-Ouest, institution et rapport de la commission d'enquête à ce sujet, (int.) 559.
Chemin de fer Canadien du Pacifique, bill (n° 70) concernant la Compagnie du, 1ère l., 1561 ; 2e l., 1838.
Cigarette, prohibition, (débat sur mot. Maclaren pour comité sur projet de résolution) 356.

Earle, Thomas, *Victoria, C.A.*
Pêche avec des rets à trappe dans la Colombie-Anglaise, décret du conseil autorisant l'émission de permis à cette fin, (int.) 562.
Victoria, C. A., percepteur des douanes à, décès et remplacement, (int.) 562.

Emmerson, Hon. Henry R., *Westmoreland.*
Alberton, établissement d'une voie d'accès à la ville d,' (rép. à int. Hackett) 1371.
Canal de la Vallée de la Trent, tracé, rapport de l'ingénieur Rogers, (rép. à int. Ward) 217 ; travaux, coût, (rép. à int. Lennox) 246; inondation, réclamations pour dommages, (rép. à int. Hughes) 802.
Cardinal, Ont., perception des péages du canal à, (rép. à int. Taylor) 251.

Emmerson, Hon. H. R.—*Suite.*
Charlottetown, I.P.E., station de chemin de fer, construction, (rép. à int. Lefurgey) 798.
Chemins de fer : membres de la commission des, (rép. à int. Taylor) 217 ; ventilation des wagons, (rép. à mot. Smith pour doc.) 220 ; M. J. E. Duval nommé commissaire-enquêteur des causes d'accidents, (rép. à int. Clarke) 1152.
Chemin de fer Canadien du Nord, traverse de la Saskatchewan à Battleford, pétitions au gouvernement, (rép. à int. Lancaster) 1149.
Chemins de fer et Canaux, rapport annuel du ministère, (dépôt) 1064.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, embranchement du Cap Wolfe, (rép. à int. Hackett) 999 ; embranchement de Murray-Harbour, prolongement et coût, (rép. à int. Lefurgey) 1000 ; 1001 ; 1003 ; 1224 ; embranchements, construction, (rép. à int. Lefurgey) 1002 ; 1148 ; rectification de la ligne à Curtis-Creek, (rép. à int. Lefurgey) 1223.
Chemin de fer Lindsay à Bobcaygeon et Pontypool, pont bas sur creek Emily, (rép. à int. Hughes) 1147.
Chemin de fer Transcontinental-National, explorations à l'ouest de Winnipeg, (rép. à int. Roche) 216 ; explorations et personnes y employées, (rép. à mot. Barker pour doc.) 222 ; protestations contre emploi d'arpenteurs étrangers, (rép. à int. Clarke) 249 ; 557 ; explorations entre Winnipeg et Québec, (rép. à int. Puttee) 554 ; explorations sur la division de l'Est, (rép. à int. Kemp) 556.
Délégués agricoles, réduction du prix de passage par le gouvernement en leur faveur, (rép. à int. Hackett) 1374.
Garde-bestiaux, frais de la commission d'enquête y relative, (rép. à int. Lennox) 1370.
Grain, transport à Halifax par l'Intercolonial pour exportation, (rép. à int. Kemp) 251.
Intercolonial, voie de garage à Pictou, travaux et revenu, (rép. à int. Bell) 998 ; recettes, dépenses et frais d'exploitation pour les neuf mois expirés le 31 mars 1904, (rép. à int. Barker) 1153; pour les 8 mois expirés le 29 février 1904, (rép. à int. Barker) 1677 ; express maritime, changement de l'heure du départ le Montréal, (rép. à int. Gervais) 1680.
Lac Hay, chenal du, niveau, dragage et navigation, (rép. à int. Hughes) 1221.
Montréal, loyer payé par le gouvernement, (rép. à int. Monk) 555.
Ottawa, loyer payé par le gouvernement, (rép. à int. Monk) 555.
Québec subvention au pont de, (rép. à int. Morin) 248.

Fielding, Hon. William Stevens, *Shelburne et Queen, N.E.*

Auditeur général, rapport, (dépôt) 253.

Bassins de radoub sur la côte du Pacifique, améliorations, (rép. à mot. Borden pour doc.) 1462.

Billets fédéraux, émission et rachat, (sub.) 243 ; impression, (sub.) 244.

Bois, commerce de, au Nord-Ouest, institution et rapport de la commission d'enquête à ce sujet, (rép. à int. Douglas) 556.

Câbles de marine, tarif sur, (rép. à observ. Kaulbach) 1796.

Cabotage sur le Pacifique, décrets du Conseil y relatifs, (rép. à mot. Borden pour doc.) 1462.

Chemins à barrières de Montréal, montant dû par la commission des, et intérêt par elle payé depuis 1895 au gouvernement du Canada sur ses obligations, (rép. à mot. Monk pour doc.) 564 ; abolition de la commission des, (débat sur motion Monk) 577 et suiv.

Chemin de fer Transcontinental-National, dépôt en garantie, (rép. à int. Barker) 401; modifications du contrat, correspondance, (rép. à int. Borden) 478 ; convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 1750 et suiv.

Comptes entre le Dominion et les provinces d'Ontario et de Québec, règlement, (mot. pour retarder production de l'état) 552.

Comptes publics, (rapport) 203.

Dette publique, intérêt et fonds d'amortissement (sub.) 231 ; courtage sur achat de fonds d'amortissement, (sub.) 243 ; conversion, frais, (sub.) 244.

Douanes, appointements (sub.) 1808 et suiv., 1846 ; 1859.

Explication de nature personnelle par M. Borden, citation d'extraits du mémoire de M. Blair, (débat) 1319 et suiv.

Frais d'administration, (sub.) 229.

Gouverneur général, bureau du secrétaire du, appointements et dépenses imprévues, (sub.) 245.

" Home Bank of Canada, " bill (n° 45) y relatif, (rép. à mot. Clarke pour 2e l.) 1369.

Lainages et cotonnades, protection de cette industrie, (débat sur observ. Pringle) 1469.

Message de son Excellence, budget principal, (mot. pour renvoi au comité des subsides) 203 ; budget supplémentaire, (idem) 1888.

Ottawa, hôtel des Monnaies, (sub.) 459.

Prêts au gouvernement, (rép. à int. Kemp) 216.

Fielding, Hon. W. S.—*Suite.*

Provinces, dettes envers le Dominion, documents s'y rapportant, (rép. à mot. Borden pour production) 430.

Québec, obligations de la Compagnie du pont de, (rép. à int. Clarke) 398.

Receveur général, bureau à Toronto, (sub.) 230 ; à Montréal, (sub.) 231.

Subsides (motion) 202.

Timbres anglais, frais de poste, etc., (sub.) 244.

Travaux publics, appointements, (sub.), transfert de certains services au ministère de la Marine, (débat sur obser. Taylor) 452 et suiv.

Voies et moyens, (motion) 202.

Fisher, Hon. Sydney Arthur, *Brome.*

Agriculture, rapport du ministère, (dépôt) 253.

Baie James, droits de pêche dans la, paiement du loyer, (rép. à int. Lancaster) 801.

Beurre, exportation, quantité exportée de 1898 à 1903, (rép. à int. Broder) 798.

Brevets d'invention, modèles vendus par le gouvernement, (rép. à int. Porter) 399.

Coton, culture au Canada, (rép. à int. Ross) 559.

Fromage, exportation, quantité exportée de 1898 à 1903, (rép. à int. Broder) 798 ; dépense pour réfrigérateur à Woodstock, (rép. à int. Blain) 801.

Graines, inspection et vente, (rép. à int. Lemieux) 333.

Pommes, expédition en Europe viâ Montréal, quantité et prix, (rép. à int. Smith) 685 ; compartiments et ventilation des steamers, inspection, (rép. à int. Smith) 802 ; 1004.

Recensements de 1881, 1891 et 1901, coût, sources de renseignements, parachèvement et distribution, (rép. à int. Kemp) 331 ; production industrielle, (rép. à int. Sproule) 1223.

Steamer " Lake Champlain ", inspection des ventilateurs, (rép. à int. Smith) 1370.

Viande fraîche, expédition en Europe viâ Montréal, par steamers subventionnés, (rép. à int. McGowan) 685 ; 797.

Volailles, établissement de stations expérimentales pour l'élevage des, (rép. à int. LaRivière) 397 ; (rép. à int. Puttee) 685.

Fitzpatrick, Hon. Charles, *comté de Québec.*

Actes de la Colombie-Anglaise non sactionnés par le parlement fédéral, (rép. à int. Smith) 998.

Chemins à barrières de Montréal, abolition de la commission des, (débat sur motion Monk) 589.

Chemins de fer, bill (n° 2) modifiant loi de 1903, en comité, 416 ; 2e l., 419 ; mot pour renvoi au comité permanent des chemins de fer, 419 ; 1902.

Fitzpatrick, Hon. Charles—*Suite.*
Chemin de fer Transcontinental-National, bill (n° 72) modifiant l'Acte du, 1ère l., 1792 ; 2e l., 1796.
Code pénal de 1892, bill (n° 3) le modifiant, (débat sur mot. Lancaster pour 2e l.) 426.
Cour de l'Exchiquier, bill (n° 37) modifiant l'Acte de la, 1ère l., 994 ; 2e l., et comité, 1800.
Douanes, appointements, (sub.) 1820 et suiv.
Immigration dans la Colombie-Anglaise, veto à l'acte y relatif, (rép. à int. Smith) 998.
Justice : appointements, y compris ceux de M. John Chisholm et du secrétaire particulier du Solliciteur général, (sub.) 432 et suiv. ; rapport du ministère, (dépôt) 994.
McCarthy, Osler, Haskin et Harcourt, honoraires payés à, (rép. à int. Bennett) 560 : 1003.
Milice canadienne, bill (n° 5), "Acte de la Milice", 2e l., et comité, 258.
Mines de la Colombie-Anglaise, règlements, veto à l'acte y relatif, (rép. à int. Smith) 998.
Nouvelle-Ecosse, charge de juge en chef, vacance, quand sera-t-elle remplie, (rép. à int. Fowler) 1680.
Pétitions de droit, bill (n° 38) modifiant l'Acte des, 1ère l., 994 ; 2e l., en comité et 3e l., 1797.
Territoire du Yukon, bill (n° 39) modifiant l'Acte du, 1ère l., 994 ; 2e l., 1797.

Fowler, George W., *King, N.B.*
Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 1720.
Douanes, appointements, (sub.) 1815 et suiv. 1846, 1873 ; appointements et dépenses casuelles, (sub.) 1923 et suiv.
Nouvelle-Ecosse, charge de juge en chef, vacance, quand sera-t-elle remplie, (int.) 1680.
Ossekeag ou Hampton-Station, (King, N.-B.) déménagement du bureau de poste, (mot. pour doc.) 1894.
Saint-Jean, station de quarantaine, service d'eau, drainage, chauffage, etc., (sub.) 468 et suiv.

Gallery, Daniel, *Sainte-Anne, Montréal.*
Montréal, édifice pour bureau du Revenu de l'intérieur, construction, (int.) 689.

Galliher, William Alfred, *Yale et Cariboo.*
Chemin de fer de la rivière Chaudière, bill (n° 60) concernant la Compagnie du, 1ère l., 1310 ; 2e l., 1369.

Galliher, W. A.—*Suite.*
Chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise, bill (n° 11) concernant la Compagnie du, 1ère l., 396 ; 2e l., 553 ; en comité et 3e l., 996.
Rossland, salle d'exercices, construction, (sub.) 710.

Ganong, Gilbert W., *Charlotte.*
Compagnie manufacturière de Sprague's Falls, (à responsabilité limitée), bill (n° 42) y relatif, 1ère l., 1064 ; 2e l., 1349.
Homard, frais et travaux de la commission d'enquête sur pêcheries, (int.) 556 ; (mot. pour doc.) 565.
Wilson's Beach, brise-lames, coût et état des travaux, (int.) 557.

Geoffrion, Victor, *Chambly et Verchères.*
Compagnie du Parc et de l'Ile de Montréal, bill (n° 59) la concernant, (1èr l., 1310 ; 2e l., 1369.
Laprairie, inondations, moyen à prendre pour les prévenir, (rép. à observ. Monet) 1157.

German, William Manly, *Welland.*
Chemin de fer de Thorold au lac Erié, bill (n° 61) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 1310 ; 2e l., 1369.
Compagnie du pont de Welland à la Grande Ile, bill (n° 62) la concernant, 1ère l., 1310; 2e l., 1370.

Gervais, Honore, *Saint-Jacques, Montréal.*
Intercolonial, express maritime, changement de l'heure du départ de Montréal, (int. 1680.

Gourley, Seymour E., *Colchester.*
Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 1126.

Grant, George D., *Ontario-nord.*
Adresse en réponse au discours du Trône, 10.
Compagnie d'estacades de la rivière des Français, (à responsabilité limitée), bill (n° 16) y relatif, 1ère l., 397 ; 2e l., 553 ; en comité et 3e l., 1348.

Guthrie, Hugh, *Wellington-sud.*
Chemin de fer de Jonction de Guelph, bill (n° 30) concernant la Compagnie du, 1ère l., 797 ; 2e l., 996.
Guelph, édifice public, agrandissement, (sub.) 659 et suiv.

Hackett, Edward, *Prince-ouest, I. P.-E.*
Alberton, établissement d'une voie d'accès à la ville d', (int.) 1371.
Cascumpec, I.P.E., port, comblement du goulet, (int.) 1221.

Hackett, Edward—*Suite.*
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, embranchement du Cap Wolfe, (int.) 999.
Délégués agricoles, réduction du prix de passage par le gouvernement en leur faveur, (int.) 1374.
Desroches, John M., gardien de pêcheries, accusation contre, (int.) 1147.
Ile du Prince-Edouard, importation de pêcheries, construction de séchoirs. encouragement des pêcheries, sur la côte nord. (mot. pour doc.) 1896.
Pointe-Prim, jetée, construction, (int.) 1676.
Steamers, ligne de Chatham, N. B., etc., à Terre-Neuve, subvention, (mot. pour doc.) 1895.

Haggart, Hon. John Graham, *Lanark-sud.*
Adresse en réponse au discours du Trône, (débat) 92.
Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution et amendement Borden) 831 ; 1712.
Cour de l'Echiquier, bill (n° 37) modifiant l'Acte de la, en comité, 1800 et suiv.
Douanes, appointements, (sub.) 1810 ; 1851.
Interpellations, procédure à suivre, question de privilège, 1243.
Milice canadienne, bill (n° 5), "Acte de la Milice", 2e l. et comité, 266 et suiv.

Henderson, David, *Halton.*
Alexandria, Ont., édifice public, construction, (sub.) 515 et suiv.
Bowmanville, édifice public, construction, (sub.) 533.
Bronte, noms des personnes employées aux travaux d'amélioration du port, de 1900 à 1904, (mot. pour doc.) 336 ; 1889.
Chemin de fer de Brantford à Hamilton, bill (n° 22) concernant la Compagnie du, en comité, 1833 et suiv.
Chemin de fer de Walkerton à Lucknow, bill (n° 32) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 797 ; 2e l., 996.
Cigarette, prohibition, (débat sur mot. Maclaren pour comité sur projet de résolution) 355.
Dette publique, intérêt et fonds d'amortissement, (sub.) 231.
Guelph, édifice public, agrandissement, (sub.) 543 et suiv.
Hawkesbury, édifice public, construction, (sub.) 549 et suiv.
Lainages et cotonnades, protection de cette industrie, (débat sur observ. Pringle) 1476.
Ottawa, observatoire, (sub.) 458 ; musée Victoria et autres édifices, (sub.) 462.
Postes : subventions pour service à vapeur entre Montréal et ports de la Grand-Bretagne, (int.) 248.

Henderson, David—*Suite.*
Sainte-Marie, édifice public, construction, (sub.) 642 et suiv.
Travaux publics, appointements, (sub.), transfert de certains services au ministère de la Marine, (débat sur observ. Taylor) 439 et suiv.
Walkerton, irrégularité du service postal, (débat sur mot. Donnelly pour doc.) 597.
Winnipeg, édifice des immigrants et station postale, (sub.) 694 ; nouvel hôtel des postes, (sub.) 699 ; longements pour sous-officiers, (sub.) 703.

Heyd, Charles Bernhard, *Brant-sud.*
Douanes, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 1955.

Holmes, Robert, *Huron-ouest.*
Canadian Credit Industry and Guarantee Company, bill (n° 29) la constituant en corporation, 1ère l., 797 ; 2e l., 996.
Chemin de fer de Guelph à Goderich, bill (n° 31) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 797 ; 2e l., 996.
Chemin de fer de Jonction de Guelph, bill (n° 30) concernant la Compagnie du, 1ère l., 797 ; 2e l., 996.
Cigarette, prohibition. (débat sur mot. Maclaren pour comité sur projet de résolution) 350.

Hughes, James J., *King, I. P.-E.*
Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 1502.

Hughes, Samuel, *Victoria-nord, O.*
Armée impériale, combien de commissions accordées à des officiers canadiens, et à quelles conditions, (int.) 1371.
Canal de la Trent, inondation, réclamations pour dommages, (int.) 802.
Chemin de fer de Lindsay à Bobcaygeon et Pontypool, pont bas sur Creek Emily, (int.) 1147.
Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 1681.
Conseil privé du Roi, pour le Canada, bureau : appointements et dépenses casuelles (sub.) 431.
Gendarmerie à chaval du Nord-Ouest, médailles et octrois en terres pour services en 1885, (int.) 1153.
Immigrants, exploitation des, (int.) 1225.
Lac Hay, chenal du, niveau, dragage et navigation, (int.) 1221.

Hughes, Samuel—*Suite.*
Milice canadienne, bill (n° 5), Acte de la Milice, (débat sur mot. Borden pour 1ère l., 207 ; 2e l., et comité, 256 ; en comité sur résol., 481, et suiv.
Stratford, salle d'exercices, construction, (sub.) 647.

Ingram, Andrew B., *Elgin-est.*
Alexandria, Ont., édifice public, construction, (sub.) 519.
Chemin de fer de Brantford à Hamilton, (bill n° 22) concernant la Compagnie du, (en comité) 1836.
Chemin de fer du Sud du Canada, bill (n° 40) concernant la Compagnie du, 1ère l., 1064 ; 2e l., 1349.
Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 1715.
Cobourg, arsenal, construction, (sub.) 535.
Dette publique, intérêt et fonds d'amortissement, (sub.) 236.
Douanes, appointements, (sub.) 1848, 1882 ; appointements et dépenses casuelles (sub.) 1945, 1961 et suiv.
Explication de nature personnelle par M. Borden, citation d'extraits du mémoire de M. Blair, (débat) 1321 et suiv.
Guelph, édifice public, agrandissement, (sub.) 543 et suiv.; 656.
Listes électorales, impression, (int.) 687.
London, salle d'exercices et arsenal, construction, (sub.) 606 et suiv.
Longueuil, édifice public, construction, (sub.) 681 et suiv.
Milice canadienne, bill (n° 5), Acte de la Milice, 2e l. et comité, 260 et suiv.
Oshawa, édifice public, construction, (sub.) 616 et suiv.
Peterborough, arsenal, construction, (sub.) 634.
Travaux publics appointements, (sub.) transfert de certains services au ministère de la Marine, (débat sur observ. Taylor) 443.

Johnston, Alexander, *Cap-Breton.*
Douanes, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 1963.

Kaulbach, Charles E., *Lunenburg.*
Câbles de marine, tarif sur, (observ.) 1795.
Lurcher, phare flottant, coût, (int.) 1153.

Kemp, Albert E., *Toronto-est.*
Chemin de fer Transcontinental-National, explorations sur la division de l'Est, (int.) 556 ; convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) débat, 1484, 1740.

Kemp, A. E.—*Suite.*
Grain, transport à Halifax par l'Intercolonial pour exportation (int.) 251, 334.
Monnaies, hôtel des, emplacement et construction, (int.) 246.
Prêts au gouvernement, (int.) 216.
Recensements de 1881, 1891 et 1901, coût, sources de renseignements, parachèvement et distribution, (int.) 331 ; établissements industriels d'après recensement de 1901, (int.) 1890.
Toronto, hôtel des postes, nouvel étage et ameublement, (sub.) 651.

Lancaster, Edward A., *Lincoln et Niagara.*
Adresse en réponse au discours du Trône, (débat) 195.
Baie James, droits de pêche dans la, paiement du loyer, (int.) 801.
Captaines et seconds de navires, bill (n° 4) modifiant loi concernant certificats à eux accordés, 1ère l., 10 ; 2e l., 428.
Chemin de fer, bill (n° 2) modifiant loi de 1903, 1ère l., 9 ; en comité, 404 ; 2e l., 419 ; motion Fitzpatrick pour renvoi au comité
Chemins de fer Canadien du Nord, traverse de permanent des chemins de fer, 419.
la Saskatchewan à Battleford, pétitions au gouvernement, (int.) 1149.
Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 1203.
Code pénal de 1892, bill (n°3) le modifiant, 1ère l., 10 ; mot. pour 2e l., 422 ; 598, 1903.
Cour de l'Echiquier, bill (n° 37) modifiant l'Acte de la, en comité, 1801.
Douanes, appointements, (sub.) 1807 et suiv.; 1861.
Territoires du Nord-Ouest, emplacement de villes, convention du gouvernement avec le Pacifique, (int.) 1152.
Territoire du Yukon, bill (n° 39) modifiant l'Acte du, 2e l., 1798.

LaRiviere, Alphonse A. C., *Provencher.*
Emerson, construction d'un édifice public, (observ.) 697.
Milice canadienne, bill (n° 5), Acte de la Milice, 2e l., et comité, 269 et suiv.
Morris construction d'un édifice public, (observ.) 697-698.
Saint-Boniface, construction d'un édifice public, (observ.) 697.
Scrip des Métis, commission, (int.) 214 ; répartition, (motion pour documents) 222, 1896.
Volailles, établissement de stations expérimentales pour l'élevage des, (int.) 397.
Winnipeg, nouvel hôtel des postes, (sub.) 701.

Laurier, Tres Hon. Sir Wilfrid, G.C.M.G.
Adresse en réponse au discours du Trône, (débat) 68 ; (mot.) 202.
Agriculture, avantage des dépenses du ministère de l', pour les cultivateurs, (rép. à int. Tolton) 799.
Alaska, frontière (rép. à mot. Borden pour doc.) 4, 9, 1368 ; sentence arbitrale, (dépôt) 253.
Bibliothèque, institution du comité de la, (mot.) 167.
Blair, l'hon. A. G., correspondance concernant sa démission, (rép. à mot. Borden pour doc.) 1369.
Canal Welland, entreprise de l'éclairage (rép. à int. Bennett) 1891.
Cascumpec, I.P.-E., port, comblement du goulet, (rép. à int. Hackett) 1222.
Chemins à barrières de Montréal, abolition de la commission des, (débat sur motion Monk) 586.
Chemins de fer, bill (n° 2) modifiant loi de 1903, (observ. sur mot. Fitzpatrick pour renvoi au comité permanent des chemins de fer) 422.
Chemins de fer de la Rive Sud, des Comtés Unis et de la Vallée est du Richelieu, fusionnement, décret du conseil à cet effet, (rép. à int. Monk) 559.
Chemin de fer Transcontinental-National, convention avec le gouvernement, (rép. à mot. Borden pour doc.) 7 ; 252 ; convention supplémentaire, impression, (rép. à int. Borden) 8 ; tracé, études topographiques, rapport, (rép. à mot. Borden pour doc.) 92; correspondance, (rép. mot. Borden pour doc.) 92, 603 ; 1562 ; ratification du contrat, (mot.) 224 ; correspondance relative à la convention supplémentaire, (dépôt) 551 ; correspondence entre le gouvernement et le Grand-Tronc, rapports et frais d'explorations, (rép. à mot. Monk pour doc.) 562-563 ; ratification du contrat du 8 mars 1904, (mot. pour préséance du débat) 601 ; convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification (motion pour comité sur projet de résolution), débat, 718 ; 1644 ; 1698 et suiv.; division de l'Est, institution de la commission de construction, (rép. à int. Sproule) 1223 ; bill (n° 72) modifiant l'Acte du ch. f. Transcontinental-National, (mot. pour 2e l.).1796
Chinois,employés en Afrique-sud, (rép. à int. Monk) 216 ; employés dans les mines de houille, veto sur loi de la Colombie-Anglaise à ce sujet, (rép. à int. Bourassa) 687.
Cigarette, loi la prohibant, (mot. pour comité sur projet de résolution) 246 ; débat sur mot. Maclaren, (idem) 362.

Laurier, Sir Wilfrid—*Suite.*
Comités permanents, institution de, 7; comité spécial pour préparer liste des membres des (mot.) 7; rapport, 160, (mot. pour adop,) 166.
Conférence internationale, pouvoirs de ses membres, (rép. à mot. Borden pour doc.) 1368.
Conseil privé du Roi pour le Canada, bureau: appointements et dépenses casuelles, (sub.) 430.
Débats, institution du comité, (mot.) 8.
Députés nommés lieutenants-gouverneurs, (rép. à int. Casgrain) 211 ; nommés à différents emplois, (rép. à int. Casgrain) 1002.
Dimanche, projet de loi relatif à l'observance du, (rép. à int. Robinson) 253.
Drapeau sur édifices du parlement, (rép. à observ, Bourassa) 219.
Election de l'Orateur (motion) 3.
Election fédérales, loi de 1900 y relative, amendement, (rép. à int. Alcorn) 1150.
Electricité, transmission aux Etats-Unis de force motrice produite au Canada, (rép. à int. Clarke) 1371.
Emplois rétribués par l'Etat, personnes y nommées depuis 1896, (rép. à mot. Roche pour doc.) 1167.
Explication de nature personnelle par M. Borden, citation d'extraits du mémoire de M. Blair, (débat) 1315.
Feuilleton, rédaction du, (rép. à observ. Sproule) 995.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, médailles et octrois en terres pour services en 1885, (rép. à int. Hughes) 1153 ; rapport, (dépôt) 1367.
Houille, quantité vendue au gouvernement en 1903, prix, (rép. à int. Clarke) 1149.
Immigrants suspects, leur renvoi, (rép. à int. Wilson) 404 ; 479.
Immigration asiatique, veto sur loi de la Colombie-Anglaise à ce sujet, (rép. à int. Bourassa) 687.
Immigration chinoise, lois de la Colombie-Anglaise contre, représentations de l'empereur de Chine au cabinet impérial d'Angleterre, (rép. à int. Morrison) 1367.
Impressions, institution du comité mixte des, (mot.) 166.
Interpellations, procédure à suivre, (rép. à observ. Borden) 1165, question de privilège, 1229.
Laprairie, inondations, moyens à prendre pour les prévenir, (rép. à observ. Monet) 1158.
Listes électorales, préparation et impression depuis l'Acte de 1898, coût, (rép. à int. Blain) 333 ; (rép. à int. Ingram) 687 ; listes électorales des territoires non orga-

Laurier, Sir Wilfrid—*Suite.*
nisés de la province d'Ontario, (rép. à int. Alcorn) 1150 ; listes électorales pour la province de Québec, combien imprimées et distribuées depuis révision de septembre 1903, (rép. à int. Léonard) 1679.
McCarthy, Osler, Haskim et Harcourt, honoraires payés à (rép. à int. McCarthy) 686.
Message de Son Excellence, remerciements pour adresse en réponse au discours du Trône, (communication) 1154.
Milice canadienne, bill (n° 5), Acte de la Milice en comité sur résol., 493 ; 504 et suiv.
Miliciens, solde, (mot. pour comité sur projet de résolution) 252.
Postes : contrats pour transport des malles sur l'Atlantique, (rép. à motion Borden pour doc.) 879 ; 1889.
Sainte-Flore, liste électorale, transmission au grffer de la Couronne en chancellerie, (rép. à int. Casgrain) 1374.
Serments d'office, prestation, bill (n° 1) 1ère l., 5.
Service civil, liste, (dépôt) 203.
" Sociétés de Crédit," spéculations des, (rép. à int. Demers) 1001 ; exploitation du public par les, (rép. à observ. Demers) 1902.
Subvention aux provinces, paroles de M. Pugsley, (rép. à int. Borden) 228 ; rajustement, (rép. à int. Borden) 506.
Travaux publics, transfert de certains services au ministère de la Marine, (rép. à int. Casgrain) 879 ; (rép. à mot. Casgrain pour doc.) 1894.
Vacances de Pâques, (mot. d'ajournement) 479.
Vancouver, cale-sèche, (rép. à mot. Borden pour doc.) 879.
Verdun, inondations, (rép. observ. Monk) 1068.
Wilton, Ont., directeur de la poste, accusations portées contre, (rép. à int. Wilson) 1483.
Winnipeg, nouvel hôtel des postes, achat d'un emplacement, (rép. à int. Roche) 1146.
Yukon : Ordonnances du conseil du Territoire, (dépôt) 203 ; concession Treagold, rapport de la commission y relative, (rép. à int. Casgrain) 211 ; (rép. à int. Borden) 1065.

Lavergne, Armand, *Montmagny.*
Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 1167.
Cigarette, prohibition, (débat sur mot. Maclaren pour comité sur projet de résolution) 352.

Lefurgey, Alfred A., *Prince-est, I. P.-E.*
Charlottetown, I.-P.-E., édifice public, améliorations et agrandissement, (sub.) 464 et suiv.; station de chemin de fer, construction, (int.) 797.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, embranchement de Murray-Harbour, prolongement et coût, (int.) 1000 ; 1001 ; 1003 ; 1224 ; 1894 ; 1895 ; embranchements, construction, (int.) 1001 ; 1148 ; rectification de la ligne à Curtis-Creek, (int.) 1223.
Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire, ratification, (débat sur mot. Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 1515 ; 1761.
Malles, transport entre Sackville et Cap Tourmentin, (int.) 560 ; 878 ; 1151.
Norton R. B. et Cie commande à (int.) 218.

Lemieux, Hon. Rodolphe, *Gaspé.*
Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 1094.
Cour Suprême, insuffisance de l'édifice y affecté, (rép. à observ. Casgrain) 629.
Graines, inspection et vente, (int.) 333.
Justice : appointements, (sub.) 435.
Longueuil, édifice public, construction, (sub.) 680.

Lennox, Haughton, *Simcoe-ouest.*
Acton-Vale, édifice public, construction, (sub.) 662.
Canal de la Vallée de la Trent, travaux, coût, (int.) 246.
Chemins de fer, bill (n° 73) modifiant l'Acte des, 1ère l., 1792.
Code pénal de 1892, bill (n° 56) le modifiant, 1ère l., 1145.
Douanes, appointements, (sub.) 1812 et suiv., 1839.
Garde-bestiaux, frais de la commission d'enquête y relative, (int.) 1370.
Guelph, édifice public, agrandissement, (sub.) 658.
Kingston, collège militaire, écuries, (sub.) 604.
Longueuil, édifice public, construction, (sub.) 675.
Ottawa, musée Victoria et autres édifices, (sub.) 462.
Peterborough, arsenal, construction, (sub.) 633 et suiv.
Saint-Laurent, route, distribution de brochures, (int.) 554.

Leonard, J. E. Emile, *Laval.*
Foin exporté aux Etats-Unis, inspection, (int.) 402.

Leonard, J. E, Emile—*Suite.*

Indiens de Doncaster, indemnité aux, (int.) 997.

Laprairie, inondations, moyens à prendre pour les prévenir, (rép. à observ. Monet) 1161.

Listes électorales pour la province de Québec, combien imprimées et distribuées depuis revision de septembre 1903, (int.) 1679.

Longueuil, édifice public, construction, (sub.) 676 et suiv.

Rivière Jésus, barrages et passes migratoires, nombre et inspection, (int.) 402.

"Squatters" de la réserve indienne du Sault Saint-Louis et du lac des Deux-Montagnes, emploi par le gouvernement des deniers votés comme indemnité aux, (int.) 997.

Logan, Hance J., *Cumberland.*

Chemin de fer Canadien du Pacifique, bill (n° 71) concernant la Compagnie du, 1ère l., 1561 ; 2e l., 1838.

Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 1750.

Compagnie de houille et de chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen, bill (n° 48) y relatif, 1ère l., 1064 ; 2e l., 1349.

Lainages et cotonnades, protection de cette industrie, (débat sur observ. Pringle) 1480.

Macdonald, Peter, *Huron-est.*

Alexandria, édifice public, construction (observ.), décision, 644.

Chemin de fer Transcontinental-National, convention suplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 1778.

Cour Suprême, insuffisance de l'édifice y affecté, débat sur observ. Casgrain, (décision) 631.

Message de Son Excellence, budget supplémentaire, (lecture) 1888.

Peterborough, arsenal, construction, (sub.) décision, 633 et suiv.

Mackie, Thomas. *Renfrew-nord.*

Canal de Montréal, Ottawa et Baie Georgienne, bill (n° 12) concernant la Compagnie du, 1ère l., 396 ; 2e l., 553 ; en comité, 994 ; 3e l., et adop., 995.

Maclaren, William Scott, *Huntingdon.*

Cigarette, loi la prohibant, (mot. pour comité sur projet de résolution), débat, 336 et suiv.

Maclean, William F., *York-est, O.*

Adresse en réponse au discours du Trône, (débat) 79.

Chemins de fer, bill (n° 6) modifiant loi de 1903, 1ère l., 324.

Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, concessions forestières y accordées, (mot. pour doc.) 223.

Macpherson, Robert George, *Burrard.*

Chemin de fer Whitehorse et Alsek, bill (n° 25) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 600 ; 2e l., 717 ; en comité et 3e l., 1600.

Cigarette, prohibition, (débat sur mot. Maclaren pour comité sur projet de résolution) 358.

Compagnie d'assurance "Dominion" contre le feu, bill (n° 54 la constituant en corporation, 1ère l., 1145 ; 2e l., 1349.

Vancouver, hôtel des postes, construction, (sub.) 712 et suiv.

McCarthy, Leighton Goldie, *Simcoe-nord.*

Bateaux à vapeur, bill (° 7), modifiant l'Acte relatif à l'inspection des, 1ère l., 330.

Chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 34) concernant la Compagnie du, 1ère l., 797 ; 2e l., 996

Chemin de fer Transcontinental - National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden), 1730.

Cigarette, prohibition,(débat sur motion Maclaren pour comité sur projet de résolution) 353.

Collingwood, hôpital général de marine, bill (n° 23) y relatif, 1ère l., 600 ; 2e l., 717 ; en comité et 3e l., 1348

McCarthy, Osler, Haskin et Harcourt, honoraires payés à, (int.) 686

Midland, terrains riverains, accusation de M. Bennett, (explication de nature personnelle), 365.

McCool, Charles Arthur, *Nipissingue.*

Chemin de fer Pontiac et Interprovincial, bill (n° 21) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 60 ; 2e l., 717 ; en comité et 3e l., 996.

McCreary, William F., *Selkirk.*

Chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest du Canada, bill (n° 18) concernant la Compagnie du, 1ère l., 397 ; 2e l., 553 ; en comité et 3e l., 1600.

Chemin de fer du Manitoba et de Kéwatin, bill (n° 52) concernant la Compagnie du, 1ère l., 1145 ; 2e l., 1349.

Chemin de fer du Pacifique-Nord et d'Ominéca, bill (n° 66) concernant la Compagnie du, 1ère l., 1462 ; 2e l., 1838.

McCreary, William F.—*Suite.*

Compagnie Canadienne d'assurance contre le feu, bill (n° 24) y relatif, 1ère l., 600 ; 2e l., 717 ; en comité et 3e l., 1832.

Compagnie de télégraphe de l'Amérique du Nord, bill (n° 53) y relatif, 1ère l., 1145 ; 2e l., 1349.

Douanes, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 1916 et suiv.

Lainages et cotonnades, protection de cette industrie, (débat sur observ. Pringle) 1473.

Manitoba, concessions forestières y accordées de 1878 à 1896, (mot. pour doc.) 223.

Milice canadienne, bill (n° 5), Acte de la Milice, 2e l. et comité, 254 et suiv.

Territoires du Nord-Ouest, concessions forestières y accordées de 1878 à 1896, (mot. pour doc.) 223.

Winnipeg, nouvel hôtel des postes, (sub.) 698 ; annexe aux édifices publics, (sub.) 703.

McGowan, John, *Wellington-centre.*

Guelph, salle d'exercices, construction, (sub.) 539 et suiv.

Viande fraîche, expédition en Europe *via* Montréal, par steamers subventionnés,(int.) 685 ; 797.

Malouin, Albert, *Québec-centre.*

Chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental, bill (n° 19) concernant la Compagnie du, 1ère l., 479 ; 2e l., 553.

Chemin de fer de Témiscouata, bill (n° 28) concernant la Compagnie du, 1ère l., 796 ; 2e l., 996.

Compagnie manufacturière et commerciale de Cascapédiac, bill (n° 20) la constituant en corporation, 1ère l., 479 ; 2e l., 553 ; en comité et 3e l., 1348.

Marcil, Charles, *Bonaventure.*

Adresse en réponse au discours du Trône, (débat) 175.

Chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental, bill (n° 19) concernant la Compagnie du, 2e l., 553 ; en comité et 3e l., 996.

Chemin de fer de la Lièvre et d'Ottawa, bill (n°41) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 1064 ; 2e l., 1349.

Compagnie du pont international du Nouveau-Brunswick, bill (n° 57) la constituant en corporation, 1ère l., 1310 ; 2e l., 1369.

Marcil, Joseph Edmond, *Bagot.*

Acton-Vale, édifice public, construction, (sub.) 664.

Monet, Dominique, *Laprairie et Napierville.*

Laprairie, inondations, moyens à prendre pour les prévenir, (observ.) 1155.

Monk, Frederick D., *Jacques-Cartier.*

Chemins à barrières de Montréal, montant dû par la commission des, et intérêt par elle payé depuis 1895 au gouvernement du Canada sur ses obligations, (mot. pour doc) 564 ; abolition de la commission des, motion et débat, 566 et suiv.

Chemin de fer de la Rive Sud, des Comtés Unis et de la Vallée est du Richelieu, fusionnement, décret du conseil à cet effet, (int.) 559 ; nomination d'un séquestre, (mot. pour doc. 565.

Chemin de fer Transcontinental-National, correspondance entre le gouvernement et le Grand-Tronc, rapports et frais d'explorations, (mot. pour doc.) 562-563 ; convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution et amendement Borden) 905.

Chinois, emploi dans Afrique-sud, (int.) 216.

Laprairie, inondations, moyens à prendre pour les prévenir, (rép. à observ. Monet) 1162.

Montréal, loyer payé par le gouvernement, (int.) 555 ; agrandissement du bureau de poste, augmentation et rétribution du personnel, (int.) 555.

Ottawa, loyer payé par le gouvernement, (int.) 555.

Saint-Jean, P.Q., bureau de poste, choix de l'emplacement et adjudication de l'entreprise, (int.) 1891 ; 1893.

Tabac, envoi d'un agent dans le Wisconsin pour faire enquête sur culture, (int.) 1891 ; commerce avec la Belgique, combien payé à M. Blaise Dugas pour sa mission en Belgique, (int.) 1893.

Verdun, inondations, (observ.) 1066.

Morin, Jean Baptiste, *Dorchester.*

Acton-Vale, édifice public, construction,(sub.) 666.

Québec, subvention au pont de (int.) 248.

Morrison, Aulay, *New-Westminster.*

Compagnie de chemin de fer et de navigation de Vancouver, de Victoria et de l'Est, bill (n° 33) y relatif, 1ère l., 797 ; 2e l., 996 ; en comité et 3e l., 1600.

Immigration chinoise, lois de la Colombie-Anglaise contre, représentations de l'empereur de Chine au cabinet impérial d'Angleterre, (int.) 1367.

Mulock, Hon. Sir William, K.C.M.G., *York-nord, O.*

Chemin de fer Transcontinental-National, emploi d'étrangers comme explorateurs, (rép. à int. Clarke) 999 ; (rép. à int. Puttee) 1150.

Mulock, Hon. Sir William—*Suite.*
Douanes, apointements et dépenses casuelles, (sub.) 2002 et suiv.
Interpellations, procédure à suivre, question de privilège, 1236.
Malles, transport entre Sackville et Cap Tourmentin, (rép. à int. Lefurgey) 878 ; 1151 ; copies de contrats passés pour transporter malles en Europe, à partir du Saint-Laurent, (rép. à mot. Borden pour doc.) 1889.
Malles canadienes pour l'Angleterre, (rép. à int. Smith) 215.
Ouvriers, différends, impression du rapport de la commission y relative et des témoignages rendus devant icelle, (rép. à int. Borden) 1065.
Postes, (rapport) 202.
Travail, (rapport) 202 ; travail dans la Colombie-Anglaise, impression de la preuve faite devant la commission y relative, (rép. à int. Smith) 1001.
Wilton, Ont., directeur de la poste, accusations portées contre, (rép. à mot. Wilson pour doc.) 219.

Northrup, William Barton, *Hastings-est.*
Adresse en réponse au discours du Trône, (débat) 183.
Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire, du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 934.
Lainages et cottonnades, protection de cette industrie, (débat sur observ. Pringle) 1477.
Marine et Pêcheries, décrets du Conseil, etc., définissant fonctions de l'ingénieur en chef de ce département, (mot. pour doc.) 1897.

Oliver, Frank, *Alberta.*
Chemin de fer Edmonton, Athabasca et Mackenzie, bill (n° 26) constituant en corporation la Compagnie du, 2e l., 717.
Chemin de fer Transcontinental-National convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden), débat, 1323.
Cigarette, prohibition, (débat sur mot. Maclaren pour comité sur projet de résolution) 349.
Lainages et cotonnades, protection de cette industrie, (débat sur observ. Pringle) 1478.

Osler, Edmund Boyd, *Toronto-ouest.*
Billets fédéraux, émission et rachat, (sub.) 244.
Chemin de fer Trancontinantal-National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 848.

Osler, Edmund Boyd—*Suite.*
Cigarette, prohibition, (débat sur mot. Maclaren pour comité sur projet de résolution) 354.
Compagnie d'asurance "Monarque," sur la vie, bill (n° 69) la concernant, 1ère l., 1462 ; 2e l., 1838.
Dette publique, intérêt et fonds d'amortissement, (sub.) 240 et suiv.
Toronto, île située en face de, dommages causés par eaux du lac d'Ontario, (mot. pour doc.) 223.

Paterson, Hon. William, *Wentworth-nord et Brant.*
Bestiaux des Etats-Unis importés en entrepôt et abattus au Canada, (rép. à int. Clarke) 1890.
Cabotage sur le Pacifique, décret du conseil y relatif, (rép. à int. Borden) 1066.
Commerce et navigation, tableaux, (dépôt) 202.
Coton brut, importation, (rép. à int. Ross) 558.
Douanes, appointements, (sub.) 1804 ; 1903-4 et suiv.
Ficelle d'engerbage, quantité fabriquée au Canada ou y importée en 1891, 1896 et 1901, (rép. à int. Smith) 799.
Fil de fer barbelé, quantité fabriquée au Canada ou y importée en 1891, 1896 et 1901, (rép. à int. Smith) 799.
Grain, consignation des ports des lacs, (rép. à int. Bennett) 214.
Palmerston, Ont., perception des droits de douane à, (rép. à int. Tolton) 561.
Peterborough, arsenal, construction, (sub.) 631.
Saint-Jean, N.-B., percepteur des douanes, décès et remplacement, (rép. à int. Daniel) 332.
Victoria, C. A., percepteur des douanes à, décès et remplacement, (rép. à int. Earle) 562.

Pope, Rufus H., *Compton.*
Beurre et fromage, pesage, institution d'une commission y relative, (int.) 1561.
convention supplémentaire au 8 mars 1904,
Chemin de fer Transcontinental-National, ratification, (motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden), débat, 1330 et suiv.

Porter, Edward Guss, *Hastings-ouest.*
Brevets d'invention, modèles vendus par le gouvernement, (int.) 399.
Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 1279.

Prefontaine, Hon. J. Raymond, *Maisonneuve.*
Baie Georgienne, navigation d'hiver, bateau brise-glace, (rép. à int. Sproule) 1222.
Chemins à barrières de Montréal, abolition de la commission des, (débat sur motion Monk) 580.
Desroches, John M., gardien de pêcheries, accusation contre, (rép. à int. Hackett) 1147.
Homard, frais et travaux de la commission d'enquête sur pêcheries, (rép. à int. Ganong) 557.
Lac Supérieur, navigation d'hiver, bateau brise-glace, (rép. à int. Sproule) 1222.
Laprairie, inondations, moyens à prendre pour les prévenir, (rép. à observ. Monet) 1159.
Longueuil, édifice public, construction, (sub.) 676 et suiv.
Lurcher, phare flottant, coût, (rép. à int. Kaulbach) 1153.
Montréal, loyer payé par le gouvernement, (rép. à int. Monk) 555.
Ottawa, loyer payé par le gouvernement, (rép. à int. Monk) 555.
Pêche avec des rets à trappe dans la Colombie Anglaise, décret du conseil autorisant l'émission de permis à cette fin, (rép. à int. Earle) 562.
Pêcheries, rapport annuel du ministère, dépôt, 803 ; bill (n° 74) modifiant la loi des, 1ère l., 1793.
Rivière Jésus, barrages et passes-migratoires, nombre et inspection, (rép. à int. Léonard) 402.
Saint-Laurent, route, distribution de brochures, (rép. à int. Lennox) 554.
Savard, M. P. V., documents relatifs à sa mission, (rép. à mot. Casgrain pour doc.) 686; 879.
Télégraphe Marconi, station à Glace-Bay, exploitation, aide par le gouvernement, (rép. à int. Clarke) 800.

Pringle, Robert A., *Cornwall et Stormont.*
Cotonnades, protection de cette industrie, (observ.) débat, 1463.
Lainages, protection de cette industrie, (observ.), débat, 1463.

Puttee, Arthur W., *Winnipeg.*
Chemin de fer Transcontinental-National, explorations entre Winnipeg et Québec, (int.) 553 ; emploi d'étrangers comme ingénieurs, (int.) 1150 ; convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur mot. Laurier pour comité sur projet de résolution, et amend. Borden) 1612.
Chinois, demande d'entrée libre dans la Colombie-Anglaise par les autorités de la Chine, (int.) 398.

Puttee, Arthur W.—*Suite.*
Cigarette, prohibition, (débat sur mot. Maclaren pour comité sur projet de résolution) 356.
Rapides de Saint-André, travaux d'amélioration, paiement et délai aux entrepreneurs, (int.) 398.
Volailles, etablissement de stations expérimentales pour l'élevage des, (int.) 685.
Winnipeg, édifices des immigrants et station postale, (sub.) 695 ; nouvel hôtel des postes, (sub.) 698 ; annexe aux édifices publics, (sub.) 704.

Reid, John D., *Grenville-sud.*
Alberta, baux de pâturage, (int.) 212 ; 1679.
Assiniboïa, baux de pâturage, (int.) 212 ; 1679.

Richardson, Matthew Kendall, *Grey-sud.*
Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur résolution, et amendement Borden) 1050.
Cigarette, prohibition, (débat sur mot. Maclaren pour comité sur projet de résolution) 343.

Rivet, Louis Alfred Adhemar, *Hochelaga.*
Adresse en réponse au discours du Trône, 24.

Robinson, Jabel, *Elgin-ouest.*
Adresse en réponse au discours du Trône, 156.
Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 1018.
Dimanche, projet de loi relatif à l'observance du, (int.) 253.
Houille, gisements appartenant au gouvernement, (int.) 212.
Milice canadienne, bill (n° 5) Acte de la Milice, 2e l. et comité, 298.

Roche, William, *Halifax.*
Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (motion Laurier pour comité sur projet de résolution), débat, 1344-1350-1374.

Roche, William J., *Marquette.*
Chemin de fer Transcontinantal-National, explorations à l'ouest de Winnipeg, (int.) 216.
Délégués agricoles envoyés en Angleterre et en Irelande, nature et rétribution de leurs services, (int.) 249 ; 554 ; noms des délégués et appointements ou frais de voyage à eux payés, (mot. pour doc.) 1894.
Doukhobortses, addition de townships à la réserve des, (mot. pour doc.) 565.

Roche. William J.—*Suite.*

Emplois rétribués par l'Etat, personnes y nommées depuis 1896, (mot. pour doc.) 1167.

Instruments aratoires, remise de droits aux exportateurs, (mot. pour doc.) 565.

Jonasson, N. S., inspecteur de homesteads, démission, (int.) 800.

Manitoba, concessions forestières y accordées depuis le 15 mars 1902, (mot. pour doc.) 565.

Territoires du Nord-Ouest, concessions forestières y accordées depuis le 15 mars 1902, (mot. pour doc.) 565.

Winnipeg nouvel hôtel des postes, (sub.) 696 ; achat de l'emplacement, (int.) 1146.

Young, Thomas, inspecteur de homesteads, démission, (int.) 800.

Ross, Hon. William, *Victoria, N.-E.*

Cigarette, prohibition, (débat sur mot. Maclaren pour comité sur projet de résolution) 359.

Ross, William, *Ontario-sud.*

Brevets d'invention de Lewis E. Curtis, bill (n° 5) les concernant, 1ère l., 1462 ; 2e l., 1838.

Chemin de fer de Campbellford, lac Ontario et de l'Ouest, bill (n° 10) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 396 ; 2e l., 553 ; en comité et 3e l., 1600.

Coton : brut, importation, (int.) 558 ; (mot. pour doc.) 1894 ; culture au Canada, (int.) 558.

Oshawa, édifice public, construction, (sub.) 616 et suiv.

Russell, Benjamin, *Hants.*

Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 954.

Scott, Walter, *Assiniboïa-ouest.*

Chemin de fer de la Baie d'Hudson et du Nord-Ouest, bill (n° 68) concernant la Compagnie du, 1ère l., 1462.

Chemin de fer Edmonton, Athabasca et Mackenzie, bill (n° 26) constituant en corporation laCompagnie du, 1ère l., 600 ; 2e l., 717.

Sifton, Hon. Clifford, *Brandon.*

Alberta, baux de pâturage, (rép. à int. Reid) 212 ; 1679.

Assiniboïa, baux de pâturage, (rép. à int. Reid) 212 ; 1679.

Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden, 803.

Sifton. Hon. Clifford—*Suite.*

Délégués agricoles envoyés en Angleterre et en Irlande, nature et rétribution de leurs services, (rép. à int. Roche) 250 ; 554.

Houille, gisements appartenant au gouvernement, (rép. à int. Robinson) 213.

Immigrants : renvoyés du Canada, (rép. à int. Wilson) 1005 ; exploitation des (rép. à int. Hughes) 1225.

Indiens de Doncaster, indemnité aux, (rép. à int. Léonard) 997.

Intérieur, (rapport) 202.

Jonasson, S., inspecteur de homesteads, démission,(rép. à int. Roche) 801.

Juifs russes renvoyés de Fargo, D.N., à Winnipeg, (rép. à int. Clarke) 558.

Kéréméos, réserve indienne de, proposition de vente ou d'échange, (rép. à int. Borden) 1890.

Macoun, John et James M., emploi, (rép. à int. Davis) 997.

Scrip des Métis, commission, (rép. à int. LaRivière) 214.

" Squatters " de la réserve indienne du Sault Saint-Louis et du lac des Deux-Montagnes, emploi par le gouvernement des deniers votés comme indemnité aux, (rép. à int. Léonard) 997.

Territoires du Nord-Ouest, emplacement de villes, convention du gouvernement avec le Pacifique, (rép. à int. Léonard) 1152.

Young, Thomas, inspecteur de homesteads, démission, (rép. à int. Roche) 800.

Yukon : Représentation, (rép. à int. Casgrain) 210 ; concession Treadgold, commission, rapport, (rép. à int. Casgrain) 212 ; nomination de M. le Juge Britton comme commissaire, (rép. à mot. Casgrain pour doc., 220 ; (rép. à int. Borden) 1154.

Smith, Ernest D., *Wentworth-sud.*

Adresse en réponse au discours du Trône, (débat) 148.

Chemins de fer, ventilation des wagons, correspondance entre le ministère de l'Agriculture et les compagnies, (mot. pour doc.) 220 ; 565.

Ficelle d'engerbage, quantité fabriquée au Canada ou y importée en 1891, 1896 et 1901, (int.) 799.

Fil de fer barbelé, quantité fabriquée au Canada ou y importée en 1891, 1896, et 1901, (int.) 799.

Malles canadiennes pour l'Angleterre, (int.) 216.

Pommes, expédition en Europe *via* Montréal, quantité et prix, (int.) 685 ; compartiments et ventilation des steamers, inspection (int.) 802 ; 1004.

Smith, Ernest D.—*Suite.*

Steamers : Ventilation, correspondance avec compagnies, (mot. pour doc.) 223 ; conventions avec compagnies subventionnées, (mot. pour doc.) 223 ; steamers transatlantiques, données thermographiques prises à bord, (mot. pour doc.) 223 ; ligne de Manchester, contrat pour service en 1903, (mot. pour doc.) 1896.

Steamer "Lake Champlain," inspection des ventilateurs, (int.) 1370.

Smith, Ralph, *Vancouver.*

Actes de la Colombie-Anglaise non sanctionnés par le parlement fédéral, (int.) 998.

Chinois, entrant en Canada sans payer taxe, lacunes dans l'acte concernant leur exclusion, (int.) 1003.

Immigration, dans la Colombie-Anglaise, veto à l'acte y relatif, (int.) 997 ; immigration chinoise, taxe de $500, mise en vigueur de l'acte fédéral y relatif, (int.) 998.

Mines de la Colombie-Anglaise, règlements, veto à l'acte y relatif, (int.) 998.

Travail dans la Colombie-Anglaise, impression de la preuve faite devant la commission y relative, (int.) 1001.

Unions ouvrières, bill (n° 35) concernant les étiquettes des, 1ère l., 877.

Sproule, Thomas S., *Grey-est.*

Acton-Vale, édifice public, construction, (sub.) 670 et suiv.

Baie Georgienne, navigation d'hiver, bateau brise-glace, (int.) 1222.

Belleville, arsenal, construction, (sub.) 528 et suiv.

Chemins à barrières de Montréal, abolition de la commission des, (débat sur motion Monk) 588.

Chemin de fer de Brantford à Hamilton, bill n° 22) concernant la Compagnie du, (en comité) 1837.

Chemin de fer Transcontinantal-National, correspondance relative à la convention supplémentaire, (mot. pour impression immédiate) 551 ; convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 976 ; 1718 ; division de l'Est, institution de la commission de construction, (int.) 1223.

Cigarette, prohibition, (débat sur mot. Maclaren pour comité sur projet de résolution) 342.

Commission des chemins de fer, décision *in re* communication de Port-Arthur et Fort-William avec stations et propriétés du Pacifique Canadien, (mot. pour doc.) 565.

Douanes, appointements, (sub.) 1811 ; 1842; 1869 ; 1914 et suiv.

Feuilleton, rédaction du, (observ.) 995.

Sproule, Thomas S.—*Suite.*

Fort-William, édifice public, construction, (sub.) 538 et suiv.

Guelph, salle d'exercices, construction, (sub.) 541.

Hawkesbury, édifice public, construction (sub.) 548 et suiv.

Interpellations, procédure à suivre, question de privilège, 1240.

Lac Supérieur, navigation d'hiver, bateau brise-glace, (int.) 1222.

Lainages et cotonnades, protection de cette industrie, (débat sur observ. Pringle) 1482.

Recensement, production industrielle, (int.) 1222.

Travaux publics, appointements, (sub), transfert de certains services au ministère de la Marine, (débat sur observ. Taylor) 440 et suiv.

Walkerton, irrégularité du service postal, (débat sur mot. Donnelly pour doc.) 596.

Stewart, Duncan Alexander, *Lisgar.*

Chemin de fer de la Baie James, bill (n° 49) concernant la Compagnie du, 1ère l., 1064 ; 2e l., 1349.

Compagnie d'exploitation forestière et de développement d'Okotoks et de High-River, bill (n° 51) la constituant en corporation, 1ère l., 1065 ; 2e l., 1349.

Sutherland, Hon. James, *Oxford-nord.*

Acton-Vale, édifice public, construction, (sub.) 509 ; 662.

Alexandria, Ont., édifice public, construction, (sub.) 510 ; 644.

Bassins de radoub sur la côte du Pacifique, subvention pour construction ou agrandissement, (rép. à int. Taylor) 247.

Belleville, arsenal, construction, (sub.) 528.

Berlin, édifice public, améliorations et agrandissement, (sub.) 532.

Bowmanville, édifice public, construction, (sub.) 532.

Brantford, salle d'exercice, agrandissement, (sub.) 532.

Bridgeburg, édifice public, construction, (sub.) 532.

Bronte, personnes employées aux travaux du port, de 1900 à 1904, (rép. à int. Henderson pour doc.) 1889.

Calgary, entrepôt de vérification, annexe, (sub). 704 ; bureau de poste, aménagement, (sub.) 704.

Commerce, (rapport) 203.

Campbellton, édifice public, (sub.) 465.

Charlottetown, I.P.E., édifice public, améliorations et agrandissements, (sub.) 464.

Chatham, arsenal, construction, (sub.) 534.

Sutherland, Hon. James—*Suite.*
Chemin de fer Transcontinental-National, protection contre emploi d'arpenteurs étrangers, instructions au département du Travail, (rép. à int. Clarke) 558.
Clinton, bureau de poste, construction, (sub.) 534.
Cobourg, arsenal, construction, (sub.) 534.
Cour Suprême, insuffisance de l'édifice y affecté, (rép. à observ. Casgrain) 630.
Deseronto, édifice public, construction, (sub.) 538.
Douanes, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 1952 et suiv.
Drague aspirante pour les provinces maritimes, construction, (rép. à int. Bell) 1677.
Drapeau sur édifices du parlement, (rép. à observ. Bourassa) 219.
Edifices publics, provinces maritimes, (sub.) 477 ; province d'Ontario, loyers, améliorations, etc., 538 ; province de Québec, (sub.) 687 ; Manitoba, renouvellements et améliorations, (sub.) 693 ; Territoires du Nord-Ouest, renouvellements et réparations, (sub.) 704.
Edmonton, prison, construction, (sub.) 705.
Fort-William, édifice public, construction, (sub.) 538.
Grain, transport à Halifax par l'Intercolonial pour l'exportation, (rép. à int. Kemp) 335.
Grosse-Ile, quarantaine, (sub.) 673.
Guelph, salle d'exercices, construction, (sub.) 539 ; 655 ; édifice public, agrandissement, (sub.) 541 ; 655.
Halifax, édifice pour les immigrants, (sub.) 463-464 ; 507 ; nouvel édifice public, (sub.) 508.
Hawkesbury, édifice public, construction, (sub.) 548.
Imprimerie de l'Etat, annexe à l'épreuve du feu pour emmagasinage de la matière composée, (sub.) 627.
Intercolonial, destitution d'employés à Saint-Jean, N.B., (rép. à int. Daniel) 334.
Kingston, collège militaire, écuries, (sub.) 603 ; annexe, gymnase, (sub.) 605.
Lévis, édifice public, construction (sub.) 674.
London, salle d'exercices et arsenal, (sub.) 606.
Longueil, édifice public, construction, (sub.) 675.
Macleod, palais de justice, construction, (sub.) 706.
Magog, édifice public, construction, (sub.) 688.
Malles, transport entre Sackville et Cap-Tourmentin, (rép. à int. Lefurgey) 561.
Monnaies, hôtel des, emplacement et construction, (rép. à int. Kemp) 246.
Moosejaw, édifice public, (sub.) 707.
Montréal, loyer payé par le gouvernement, (rép. à int. Monk) 555 ; agrandissement du bureau de poste, augmentation et rétribution du personnel, (rép. à int. Monk) 555-556 ; entrepôts de douane, améliorations, (sub.) 688 ; édifice pour bureau du Revenu de l'intérieur, construction, (rép. à int. Gallery) 689 ; édifices publics, améliorations, (sub.) 690.
Nanaïmo, édifice public, annexe, (sub.) 708.
Oshawa, édifice public, construction, (sub.) 613.
Ottawa, observatoire, (sub.) 457 ; hôtel des Monnaies, (sub.) 458 ; musée Victoria et autres édifices, (sub.) 460 ; loyer payé par le gouvernement (rép. à int. Monk) 555 ; bureau de douane, construction, (rép. à int. Birkett) 556 ; édifice de l'ouest, ascenseur, (sub.) 625 ; pavage en face des édifices du parlement, (sub.) 626 ; nouveau hangar à charbon, (sub.) 627.
Peterborough, arsenal, construction, (sub.) 631.
Pointe-Prim, jetée, construction, (rép. à int. Hackett) 1676.
Prince-Albert, palais de Justice et bureau de poste, (sub.) 707.
Pugwash, N.-E., directeur de la poste, décès et remplacement, (rép. à int. Bell) 1679.
Québec, édifice des immigrants, améliorations, (sub.) 690 ; brise-lames sur le quai du Roi, (sub.) 690 ; hôpital des imigrants, (sub.) 691 ; hôtel des postes, améliorations, (sub.) 691.
Rapides de Saint-André, travaux d'amélioration, paiement et délai aux entrepreneurs, (rép. à int. Puttee) 398.
Red-Deer, palais de justice, etc., et bureau des terres, (sub.) 708.
Richibouctou, édifice public, (sub.) 466.
Rossland, salle d'exercices, construction, (sub.) 709.
Sainte-Catherine, salle d'exercices, construction, (sub.) 637.
Saint-Hyacinthe, salle d'exercices, (sub.) 692 ; édifices publics, (sub.) 692.
Saint-Jean, N.-B., station de quarantaine, service de l'eau, drainage, chauffage, (sub.) 466 ; édifices publics, améliorations et réparations, (sub.) 466.
Saint-Jean, P.Q., entrepôt de verification, (sub.) 692 ; édifice public, (sug.) 692 ; choix de l'emplacement et adjudication de l'entreprise, (rép. à int. Monk) 1891 ; 1893.
Saint-Louis du Mile-End, édifice public, (sub.) 692.
Saint-Marie, édifice public, construction, (sub.) 637.
Sault Sainte-Marie, édifice public, construction, (sub.) 645.
Secrétariat d'Etat, (rapport) 203.
Sherbrooke, salle d'exercices, (sub.) 692.

Sutherland, Hon. James—*Suite.*

Stratford, salle d'exercices, construction, (sub.) 646.

Sydney, N.E., appointements du directeur du bureau de poste, (rép. à int. Taylor) 250 ; édifice public, agrandissement, (sub.) 509.

Sydney-Mines, édifice public, construction, (sub.) 509.

Terrebonne, édifice public, (sub.) 692.

Territoires du Nord-Ouest, palais de justice, (sub.) 704.

Thetford-Mines, édifice public, (sub.) 693.

Toronto, (sub.) : salle d'exercices, agrandissement, 649 ; entrepôts de vérification, agrandissement, 650 ; poudrière, construction, 651 ; hôtel des postes, nouvel étage, et ameublement, 651.

Toronto-Jonction, édifice public, construction, (sub.) 654.

Travaux publics, (rapport) 203 ; appointements, (sub.), transfert de certains services au ministère de la Marine, (rép. à observ. Taylor) 438 et suiv.

Vancouver, hôtel des postes, construction, (sub.) 712 ; cale-sèche, (rép. à mot. Borden pour doc.) 1888.

Walkerton, irrégularité du service postal, (débat sur mot. Donnelly pour doc.) 595.

Wilson's Beach, brise-lames, coût et état des travaux, (rép. à int. Ganong) 557.

Wingham, édifice public, construction, (sub.) 654.

Winnipeg, édifice affecté aux munitions de guerre, (sub.) 693 ; édifice des immigrants et station postale, (sub.) 693 ; poudrière, (sub.) 695 ; nouvel hôtel des postes, (sub.) 695 ; logements pour sous-officiers, (sub.) 703 ; annexe aux édifices publics, (sub.) 703.

Woodstock, arsenal, construction, (sub.) 477 ; 654.

Talbot, Onesiphore Ernest, *Bellechasse.*

Chemin de fer de Québec au lac Huron, bill (n° 43) y relatif, 1ère l., 1064, 2e l., 1349.

Tarte, Hon. Joseph Israel, *Sainte-Marie,*

Laprairie, inondations, moyens à prendre pour les prévenir, (rép. à observ. Monet) 1160.

Milice canadienne, bill (n° 5), Acte de la Milice, 2e l. et comité, 278 et suiv.

Taylor, George, *Leeds-sud.*

Bassins de radoub sur la côte du Pacifique, subvention pour construction ou agrandissements, (int.) 247.

Brockville, correspondance des trains de chemin de fer à, (observ.) 1483.

Canal Rideau, destruction de l'écluse de Ponamolee, et inondation, (observ.) 1163.

Cardinal, Ont., perception des péages du canal à, (int.) 251.

Taylor, George—*Suite.*

Chemins de fer, membres de la commission des, (int.) 217.

Chemin de fer de Berlin, Waterloo, Wellesley et du lac Huron, bill (n° 44) concernant la Compagnie du, 1ère l., 1064 ; 2e l., 1349.

Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur résolution, et amendement Borden) 1069.

Douanes, appointements, (sub.) 1882 ; appointements et dépenses casuelles, (sub.) 1951 et suiv.

" Home Bank of Canada ", bill (n° 45) y relatif, 1ère l., 1064 ; 2e l., 1349 ; 1369.

Kingston, collège militaire, annexe, gymnase, construction, (sub.) 605.

Longueuil, édifice public, construction, (sub.), débat, 683.

Peterborough, arsenal, construction, (sub.) 632 et suiv.

Saint-Jean, N.-B., station de quarantaine, service de l'eau, drainage, chauffage, etc., (sub.) 468 et suiv.

Sydney, N.-E., appointements du directeur du bureau de poste, (int.) 250.

Travaux publics, appointements, (sub.), transfert de certains services au ministère de la Marine, (observ. et débat) 438 et suiv.

Thompson, Andrew Thornburn, *Haldimand et Monck.*

Chemin de fer de l'Atlantique et du Nord-Ouest, bill (n° 14) concernant la Compagnie du, 1ère l., 397 ; 2e l., 553 ; en comité et 3e l., 996.

Chemin de fer Canadien du Pacifique, bill (n° 13) concernant la Compagnie du, 1ère l., 397 ; 2e l., 553 ; en comité, 995 ; 3e l., et adop., 996.

Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement, Borden) 1025.

Compagnie de prêts et de placements du Canada, bill (n° 58) la concernant, 1ère l., 1310 ; 2e l., 1369.

Milice canadienne, bill (n°5), Acte de la Milice, 2e l. et comité, 297 et suiv. ; en comité sur résol., 496 et suiv.

Thomson, Thomas Inkerman, *Grey-nord.*

Acton-Vale, édifice public, construction, (sub.) 666.

Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 1552.

Thomson, Thomas Inkerman—*Suite.*

Guelph, édifice public, agrandissement, (sub.) 660.

Oshawa, édifice public, construction, (sub.) 615 et suiv.

Walkerton, irrégularité du service postal, (débat sur mot. Donnelly pour doc.) 598.

Tisdale, Hon. David, *Norfolk-sud.*

Canal à navires de Sainte-Claire et Erié, bill (n° 9) pour remettre en vigueur et modifier l'acte y relatif, 1ère l., 396 ; 2e l., 553 ; en comité et 3e l., 996.

Milice canadienne, bill (n° 5), Acte de la Milice, 2e l. et comité, 254 et suiv.; en comité sur. résol., 485 et suiv.

Tolmie, John, *Bruce-ouest.*

Walkerton, irrégularité du service postal, (débat sur mot. Donnelly pour doc.) 595.

Tolton, Edwin, *Wellington-nord.*

Agriculture, avantage des dépenses du ministre de l', pour les cultivateurs, (int.) 799.

Palmerston, Ont., perception des droits de douane à, (int.) 561.

Wade, Fletcher Bath, *Annapolis.*

Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur mot. Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 879.

Code pénal, bill (n° 76) le modifiant, 1ère l., 1794.

Compagnie du pont du détroit de Canso, bill (n° 64) la concernant, 1ère l., 1310 ; 2e l., 1370.

Comptes publics, comité permanent des, (mot. pour y référer comptes de 1903 et rapport de l'auditeur général) 396.

Ward, Henry Alfred, *Durham-est.*

Canal de la Vallée de la Trent, tracé, rapport de l'ingénieur Rogers, (int.) 217 ; (mot. pour doc.) 565.

Wilson, Uriah, *Lennox.*

Immigrants peu recommandables, entrefilet du "Citizen", (int.) 364 ; immigrants suspects, leur renvoi, (int.) 404 ; 1004.

Imprimerie de l'Etat, annexe à l'épreuve du feu, construction, (sub.) 627 et suiv.

London, salle d'exercices et arsenal, construction, (sub.) 613.

Wilton, Ont., directeur de la poste, accusations portées contre, (mot. pour doc.) 219 ; 1482.

INDEX—SUJETS

ACTES de la Colombie-Anglaise non sanctionnés par le parlement fédéral, (int. Smith) 998.

Acton-Vale, édifice public, construction, (sub.) 509 ; 662.

Administration, frais généraux, (subsides) 229.

Adresse en réponse au discours du Trône, (débat) : M. Grant, 10 ; M. Rivet, 24 ; M. R. L. Borden, 34 ; sir Wilfrid Laurier, 68 ; M. Maclean, 79 ; l'hon. M. Haggart, 92 ; M. Casgrain, 106 ; M. Bourassa, 119 ; M. Bennett, 129 ; M. Smith, (Wentworth) 148 ; M. Robinson, 156 ; M. Daniel, 167 ; M. Charles Marcil, 175 ; M. Northrup, 183 ; M. Lancaster, 195 ; motion de sir Wilfrid Laurier pour que l'adresse soit grossoyée et envoyée à Son Excellence le Gouverneur général, 202.

Agriculture, avantage des dépenses du ministre de l', pour les cultivateurs, (int. Tolton) 799.

Alaska, frontière, (motion Borden pour documents) 4 ; 8 ; 1368.

Alberta, baux de pâturage, (int. Reid) 212 ; 1679.

Alberton, établissement d'une voie d'accès à la ville d', (int. Hackett) 1371.

Alexandria, Ont., édifice public, construction, (sub.) 509 ; 644.

Armée impériale, combien de commissions accordées à des officiers de la milice canadienne, et à quelles conditions, (int. Hughes) 1371.

Artillerie, traitement du directeur général, (mot. de sir F. Borden pour comité sur résol.) 602.

Assiniboïa, baux de pâturage, (int. Reid) 212 ; 1679.

BAIE Georgienne, navigation d'hiver, bateau brise-glace, (int. Sproule) 1222.

Baie James, droits de pêche dans la, paiement du loyer, (int. Lancaster) 801.

Bateaux à vapeur, bill (n° 7) modifiant l'Acte relatif à l'inspection des, 1ère l., 330.

Bassins de radoub sur la côte du Pacifique, subvention pour construction ou agrandissement, (int. Taylor) 247 ; agrandissement, (mot. Borden pour doc.) 564 ; 1461.

Belleville, arsenal, construction, (sub.) 528.

Berlin, édifice public, améliorations et agrandissement, (sub.) 532.

Bestiaux des Etats-Unis importés en entrepôt et abattus au Canada, (int. Clarke) 1889.

Beurre, exportation, quantité exportée de 1898 à 1903, (int. Broder) 798 ; pesage, institution d'une commission y relative, (int. Pope) 1561.

Bibliothécaires, rapport, 8.

Bibliothèque, comité, (mot. Laurier) 167.

Billets fédéraux, émission et rachat, (subsides), 243 ; impression, (subsides), 244.

Blair, l'hon. A. G., correspondance concernant sa démission, (mot. Borden pour doc.) 1369.

Bois, commerce de, au Nord-Ouest, institution et rapport de la commission d'enquête à ce sujet, (int. Douglas) 559.

Bowmanville, édifice public, construction, (sub.) 532.

Brantford, salle d'exercices, agrandissement, (sub.) 533.

Brevets d'invention, modèles vendus par le gouvernement, (int. Porter) 399 ; brevets d'invention de Lewis E. Curtis, bill (n° 65) les concernant, 1ère l., 1462 ; 2e l., 1838.

Bridgeburg, édifice public, construction, (sub.) 533.

Brockville, correspondance des trains de chemin de fer à, (observ. Taylor) 1483.

Bronte, noms des personnes employées aux travaux d'amélioration du port, de 1900 à 1904, (mot. Henderson pour doc.) 336 ; 1889.

CABLES de marine, tarif sur, (observ. Kaulbach) 1795.

Cabotage sur le Pacifique, décret du conseil y relatif, (int. Borden) 1065 ; 1461.

Calgary, entrepôt de vérification, annexe, (sub.) 704 ; bureau de poste, améliorations, (sub.) 704.

Campbellton, édifice public, (sub.) 465.

Canadian Credit, Industry and Guarantee Company, bill (n° 29) la constituant en corporation, 1ère l., 797 ; 2e l., 996.

Canal à navires de Sainte-Claire et Erié, bill (n° 9) pour remettre en vigueur et modifier l'acte y relatif, 1ère l., 396 ; 2e l., 553 ; en comité et 3e l., 996.

Canal de Montréal, Ottawa et Baie Georgienne, bill (n° 12) concernant la Compagnie du, 1ère l., 396 ; 2e l., 553 ; en comité, 994 ; 3e l., 995.

Canal de da Vallée de la Trent tracé, rapport de l'ingénieur Rogers, (int. Ward) 217 ; rapport de M. McLeod, (mot. Blain pour doc.) 223 ; travaux, coût, (int. Lennox) 246 ; (mot. Ward pour doc.) 565 ; inondation, réclamations pour dommages, (int. Hughes) 802.

Canal Welland, entreprise de l'éclairage, (int. Bennett) 1891.

Capitaines et seconds de navires, bill (n° 4) modifiant loi concernant certificats à eux accordés, 1ère l., 10 ; 2e l., 428.

Cardinal, Ont., perception des péages du canal à, (int. Taylor) 251.

Cascumpec, I.P.E., port, comblement du goulet, (int.) 1221.

Charlottetown, I.P.E., édifice public, améliorations et agrandissement, (sub.) 464 ; station de chemin de fer, construction, (int. Lefurgey) 797.

Chatham, arsenal, construction, (sub.) 534.

Chemins à barrières de Montréal, montant dû par la commission des, et intérêt par elle payé depuis 1895 au gouvernement du Canada sur ses obligations, (mot. Monk pour doc.) 564 ; abolition de la commission des, motion Monk, (débat) 566 et suiv.

Chemins de fer, bill (n° 6) modifiant loi de 1903, 1ère l., 324 ; ventilation des wagons, correspondance entre le ministère de l'Agriculture et les compagnies, (mot. Smith pour doc.) 220 ; 565 ; bill (n° 2) modifiant loi de 1903, 1ère l., 9 ; en comité, 404 ; 2e l., 419 ; mot. Fitzpatrick pour renvoi au comité permanent des chemins de fer, 419 ; 1902 ; bill (n° 73) modifiant l'Acte des chemins de fer, 1ère l., 1792 ; M. J. E. Duval nommé commissaire-enquêteur des causes d'accidents, (int. Clarke) 1151.

Chemin de fer de l'Atlantique et du Nord-Ouest, bill (n° 14) concernant la Compagnie du, 1ère l., 397 ; 2e l., 553 ; en comité et 2e l., 996.

Chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental bill (n° 19) concernant la Compagnie du, 1ère l., 479 ; 2e l., 553 ;en comité et 3e l., 996.

Chemin de fer de la Baie d'Hudson et du Nord-Ouest, bill (n° 68) concernant la Compagnie du, 1ère l., 1462.

Chemin de fer de la Baie James, bill (n° 49) concernant la Compagnie du, 1ère l., 1064 ; 2e l., 1349.

Chemin de fer de Berlin, Waterloo, Wellesley et lac Huron, bill (n° 44) concernant la Compagnie du, 1ère l., 1064 ; 2e l., 1349.

Chemin de fer Brantford et Hamilton, bill (n° 22) concernant la Compagnie du, 1ère l., 600 ; 2e l., 717 ; en comité, 1833 ; 3e l., 1838.

Cremin de fer de Campbellford, lac Ontario et de l'Ouest, bill (n° 10) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 396 ; 2e l., 553 ; en comité et 3e l., 1600.

Chemin de fer Canadien du Nord, traverse de la rivière Saskatchewant à Battleford, pétitions au gouvernement, (int. Lancaster) 1149.

Chemin de fer Canadien du Nord-Ouest, bill (n° 55) concernant la Compagnie du, 1ère l., 1145 ; 2e l., 1349.

Chemin de fer Canadien du Pacifique, bill (n° 13) concernant la compagnie du, 1ère l., 397 ; 2e l., 553 ; en comité, 995 ; 3e l., 996.

Chemin de fer Canadien du Pacifique, bill (n° 70) concernant laCompagnie du, 1re l., 1561 ; 2e l., 1838.

Chemin de fer Central de la Frontière, de Kamloops et Cariboo, bill (n° 46) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 1064 ; 2e l., 1349.

Chemin de fer Central de Kootenay, bill (n° 47) concernant la Compagnie du, 1ère l., 1064 ; 2e l., 1349.

Chemin de fer d'Edmonton au lac des Esclaves, bill (n° 63) concernant la Compagnie du, 1ère l., 1310 ; 2e l., 1370.

Chemin de fer Edmonton, Athabasca et Mackenzie, bill (n° 26) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 600 ; 2e l., 717.

Chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 34) concernant la Compagnie du, 1ère l., 797 ; 2e l., 996.

Chemin de Guelph à Goderich, bill (n° 31) constituant en corporation la Compagnie du 1ère l., 797 ; 2e l., 996.

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, embranchement du Cap Wolfe, (int. Hackett) 999 ; embranchement de Murray-Harbour, prolongement et coût, (int. Lefurgey) 1000; 1001 ; 1003 ; 1148 ; 1224 ; rép., 1681 ; embranchements, construction, (int. Lefurgey) 1001 ; rectification de la ligne à Curtis-Creek, (int. Lefurgey) 1223; embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough, (mot. Lefurgey pour doc.) 1894 ; 1895.

Chemin de fer de Jonction de Guelph, bill (n° 30) concernant la Compagnie du, 1re l., 797; 2e l., 996.

Chemin de fer de la Lièvre et d'Ottawa, bill (n° 41) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 1064 ; 2e l., 1349.

Chemin de fer de Lindsay à Bobcaygeon et Pontypool, pont bas sur Creek Emily, (int. Hughes) 1147.

Chemin de fer du Manitoba et de Kéwatin, bill (n° 52) concernant la Compagnie du, 1ère l., 1145 ; 2e l., 1349.

Chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest du Canada, bill (n° 18) concernant la Compagnie du, 1ère l., 397 ; 2e l., 553 ; en comité et 3e l., 1600.

Chemin de fer d'Ottawa, Brockville et Saint-Laurent, bill (n° 71) concernant la Compagnie du, 1ère l., 1561 ; 2e l., 1838.

Chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest, bill (n° 15) concernant la Compagnie du, 1ère l., 397 ; 2e l., 553 ; en comité et 3e l., 996.

Cremin de fer du Pacifique Nord et d'Ominéca, bill (n° 66) concernant la compagnie du, 1ère l., 1462 ; 2e l., 1838.

Chemin de fer Pontiac et Interprovincial, bill (n° 21) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 600 ; 2e l., 717 ; en comité et 3e l., 996.

Chemin de fer de Québec au lac Huron, bill (n° 43) concernant la Compagnie du, 1ère l., 1064 ; 2e l., 1349.

Chemins de fer de la Rive Sud, des Comtés Unis et de la Vallée est du Richelieu, fusionnement, décret du conseil à cet effet, (int. Monk) 559, nomination d'un séquestre, (mot. Monk pour doc.) 565.

Chemin de fer de la rivière Chaudière, bill (n° 60) concernant la Compagnie du, 1ère l., 1310 ; 2e l., 1369.

Chemin de fer du Sud du Canada, bill (n° 40) concernant la Compagnie du, 1ère l., 1064 ; 2e l., 1349.

Chemin de fer du Sud de la Colombie Anglaise, bill (n° 11) concernant la Compagnie du, 1ère l., 396 ; 2e l., 553 ; en comité et 3e l., 996.

Chemin de fer de Témiscouata, bill (n° 28) concernant la Compagnie du, 1ère l., 796 ; 2e l., 996.

Chemin de fer de Thorold au lac Erié, bill (n° 61) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 1310 ; 2e l., 1369.

Chemin de fer Transcontinental-National, convention avec le gouvernement, (motion Borden pour documents) 7 ; 252 ; convention supplémentaire, impression, (int. Borden) 8 ; tracé, études topographiques, rapport, (mot. Borden pour doc.) 91 ; correspondance, (mot. Borden pour doc.) 92 ; 478 ; 603 ; 1561 ; explorations à l'ouest de Winnipeg, (int. Roche) 216 ; ratification du contrat, (motion Laurier) 224 ; explorations et personnes y employées, (motion Barker pour documents) 221-222 ; protestations contre emploi d'arpenteurs étrangers, (int. Clarke) 249 ; 557 ; 999 ; (int. Puttee) 1150 ; dépôt en garantie (int. Barker) 400 ; correspondance relative à la convention supplémentaire, dépôt par sir Wilfrid Laurier, 551 ; mot. Sproule, pour impression immédiate, 551 ; explorations entre Winnipeg et Québec, (int. Puttee) 553 ; explorations sur la division de l'Est, (int. Kemp) 556 ; correspondance entre le gouvernement et le Grand Tronc, rapports et frais d'explorations, (mot. Monk pour doc.) 562-563 ; ratification du contrat du 8 mars 1904, (mot. Laurier pour préséance du débat) 601 ; division de l'Est, institution de la commission de construction, (int. Sproule) 1223; convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (motion Laurier pour comité sur projet de résoulution, et amendement Borden) débat : sir Wilfrid Laurier, 718 ; 1644 ; 1698 et suiv.; M. R. L. Borden, 734 ; 1697 ; l'hon. M. Sifton, 803 ; l'hon. M. Haggart, 831, 1712 ; M. Osler, 848 ; M. Wade, 879 ; M. Monk, 905 ; M. L. P. Demers, 926 ; M. Northrup, 934 ; M. Russell, 954 ; M. Sproule, 976 ; 1718 ; M. Campbell, 1005 ; M. J. Robinson, 1018 ; M. Thompson (Haldimand) 1025 ; M. Richardson, 1050 ; M. Taylor, 1069 ; M. Casgrain, 1078 ; l'hon. R. Lemieux, 1094 ; M. Daniel, 1114 ; M. Gourley, 1126 ; M. Lavergne (Montmagny) 1167 ; M. Clancy, 1174 ; 1716 ; M. Lancaster, 1203 ; M. Cowan, 1252 ; M. Porter, 1279 ; M. Oliver, 1323 ; M. Pope, 1330 ; M. Wm Roche, 1344-1350-1374 ; M. Sinclair, 1394 ; M. Pringle, 1405 ; M. Smith (Vancouver) 1424 ; M. Henderson, 1436 ; M. Wilmot, 1453 ; M. Kemp, 1484 ; M. Hughes, (King) 1502 ; M. Lefurgey, 1515 ; M. Thompson, (Grey-nord) 1552 ; M. Barker, 1562-1600 ; M. Puttee, 1612 ; M. Alcorn, 1622 ; M. Bell, 1662 ; amendement Borden mis aux voix et rejeté par 116 contre 61, 1674 ; M. Sam. Hughes, 1681 ; M. Ingram, 1715 ; M. Fowler, 1720 ; M. Bennett, 1725 ; M. McCarthy, 1730 ; l'honorable M. Fitzpatrick, 1731 ; M. Cochrane, 1735 ; M. Kemp, 1742 ; M. Logan, 1750 ; l'hon. M. Fielding, 1750 ; M. Lefurgey, 1761 ; M. l'Orateur-suppléant, (décision sur citation Lefurgey) 1778 ; projet de résolution adopté, 1791.

Chemin de fer Transcontinental-National, bill (n° 72) modifiant l'Acte du, 1re l., 1792 ; 2e l., 1796.

Chemin de fer de la Vallée du Saint-Maurice, bill (n° 50) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 1064 ; 2e l., 1349.

Chemin de fer de la Vallée de Tobique, bill (n° 36) concernant la Compagnie du, 1ère l., 994 ; 2e l., 1187.

Chemin de fer de Walkerton à Lucknow, bill (n° 32) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 797 ; 2e l., 996.

Chemin de fer Whitehorse et Alsek, bill (n° 25) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 600 ; 2e l., 717 ; en comité et 3e l., 1600.

Chinois, demande d'entrée libre dans la Colombie Anglaise par les autorités de la Chine, (int. Puttee) 398 ; Chinois employés en Afrique-Sud, (int. Monk) 216 ; employés dans les mines de houille, veto sur loi de la Colombie Anglaise à ce sujet (int. Bourassa) 687 : entrant au Canada sans payer taxe, lacunes dans la loi relative à leur exclusion, (int. Smith) 1003.

Cigarette, loi la prohibitant, (mot. Laurier pour comité sur projet de résolution) 246 ; mot. Maclaren, (idem.), débat, 336.
Circulation gratuite, liste de permis de, émis en 1903, (mot. Bell pour doc.) 1896.
Clément, M. Jules d'E., lettre (int. Casgrain) 210.
Clinton, bureau de poste, construction, (sub.) 534.
Cobourg, arsenal, construction, (sub.) 534.
Code pénal de 1892, bill (n° 3) le modifiant, 1ère l., 10 ; mot. Lancaster pour 2e l., 422; 598 ; 1903.
Code pénal de 1892, bill (n° 56) le modifiant, 1ère l., 1145.
Code pénal de 1892, bill (n°76) le modifiant, 1ère l., 1794.
Collingwood, hôpltai général de marine, bill (n° 23) y relatif, 1ère l., 600 ; 2e l., 717 ; en comité et 3e l., 1348.
Comités, permanents (motion Laurier) 7 ; comité spécial pour préparer liste des membres des, (mot. Laurier) 7 ; rapport, 160 ; (mot. Laurier pour adoption du rapport) 166 ; mot. Borden pour substitution de M. Roche à M. Birkett, et vice versâ, 478.
Commerce et navigation, tableaux, (dépôt par l'hon. M. Paterson) 202.
Commission des chemins de fer, membres, (int. Taylor) 217 ; decision *in re* communication de Port-Arthur et Fort-William avec stations et propriétés du Pacifique Canadien, (mot. Sproule pour doc.) 565.
Compagnie d'assurance " Dominion " contre le feu, bill (n° 54) la constituant en corporation, 1ère l., 1145 ; 2e l., 1349.
Compagnie d'assurance " Monarque," sur la vie, bill (n° 69) la constituant en corporation, 1ère l., 1462 ; 2e l., 1838.
Compagnie d'assurance d'Ontario contre les accidents, bill (n° 67) la concernant, 1ère l., 1462 ; 2e l., 1838.
Compagnie Canadienne d'assurance contre le feu, bill (n° 24) y relatif, 1ère l., 600 ; 2e l., 717 ; en comité et 3e l., 1832.
Compagnie de chemin de fer et de navigation de Vancouver, de Victoria et de l'Est, bill (n° 33) y relatif, 1ère l., 797 ; 2e l., 996 ; en comité et 3e l., 1600.
Compagnies de crédit, spéculations des, (int. L. P. Demers) 1001 ; exploitation du public par les (observ. L. P. Demers), débat, 1897.
Compagnie d'estacades, de la rivière des Francais, (à responsabilité limitée), bill (n° 16) y relatif, 1ère l., 397 ; 2e l., 553 ; en comité et 3e l., 1348.
Compagnie d'exploitation forestière et de développement d'Okotoks et de High River, bill (n° 51) la constituant en corporation, 1ère l., 1065 ; 2e l., 1349.
Compagnie de houille et de chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen, bill (n° 48) y relatif, 1ère 1064 ; 2e l., 1349.
Compagnie manufacturière et commerciale de Cascapédiac, bill (n° 20) la constituant en corporation, 1ère l., 479 ; 2e l., 553 ; en comité et 3e l., 1348.
Compagnie manufacturière de Sprague's Falls, (à responsabilité limitée), bill (n° 42) y relatif, 1ère l., 1064 ; 2e l., 1349.
Compagnie du Parc et de l'Ile de Montréal, bill (n° 59) y relatif, 1ère l., 1310 ; 2e l., 1369.
Compagnie du pont du détroit de Canso, bill (n° 64) la concernant, 1ère l., 1310 ; 2e l., 1370.
Compagnie du pont international du Nouveau-Brunswick, bill (n° 57) la constituant corporation, 1ère l., 1310 ; 2e l., 1369.
Compagnie du pont de Welland à la Grande Ile, bill (n° 62) concernant la Compagnie du, 1ère l., 1310 ; 2e l., 1370.
Compagnie de prêts et de placements du Canada, bill (n° 58) y relatif, 1ère l., 1310 ; 2e l., 1369.
Compagnie de télégraphe de l'Amérique du Nord, bill (n° 53) y relatif, 1ère l., 1145 ; 2e l., 1349.
Comptes entre le Dominion et les provinces d'Ontario et de Québec, règlement, (mot. Fielding pour retarder production de l'état) 552.
Comptes publics, comité permanent des, (mot. Wade pour y référer comptes de 1903 et rapport de l'auditeur général) 396.
Conférence internationale, pouvoirs de ses membres, (mot. Borden pour doc.) 1367.
Conseil privé du Roi pour le Canada, bureau ; appointements et dépenses casuelles, (sub.) 430.
Coton : brut, importation, (int. Ross) 558 ; (mot. Ross pour doc.) 1894 ; culture au Canada, (int. Ross) 558.
Cotonnades, protection de cette industrie, (observ. Pringle) débat, 1463 et suiv.
Cour de l'Echiquier, bill (n° 37) modifiant l'Acte y relatif, 1ère l., 994 ; 2e l., 1800 ; en comité, 1800.
Cour Suprême, insuffisance de l'édifice y affecté, observ. Casgrain, (débat) 629.
DEBATS, comité, (motion Laurier) 8 ; 1er rapp., M. Champagne, 246 ; 2e rapp., rémunération des clavigraphistes au service des sténographes officiels, 551 ; (mot. pour adop.) 993.
Délégués agricoles ; envoyés en Angleterre et en Irlande, nature et rétribution de leurs services, (int. Roche) 250 ; 554 ; réduction des prix de passage par le gouvernement en leur faveur, (jnt. Hackett) 1374 ; noms des délégués et appointements ou frais de voyage à eux payés, (mot. Roche pour doc.) 1894.

Députés, nouveaux, 2 ; présentés, 6 ; 802 ; nomgrain) 211 ; nommés à différents emplois, (int. Casgrain) 1002 ; (mot. Roche pour doc.) 1167.
Desroches, John M., gardien de pêcheries, accusation contre, (int. Hackett) 1147.
Deseronto, édifice public, construction, (sub.) 538.
Dette publique, intérêt et fonds d'amortissement, (sub.) 231 ; courtage sur achat de fonds d'amortissement,, (sub) 243; conversion, frais, (sub.) 244.
Dimanche, projet de loi relatif à l'observance du, (int. Robinson) 253.
Discours du Trône, 5.
Douanes, appointements. (sub.) 1804, 1839 ; (mot. Ingram pour réduction, 1882 ; appointements et dépenses imprévues des divers ports des diverses provinces, y compris rétribution supplémentaire pour travail en dehors des heures régulières, (sub.) 1903.
Doukhobortses, addition de townships à la réserve des, (mot. Roche pour doc.) 565.
Drague aspirante pour les provinces maritimes, construction, (int. Bell) 1677.
Drapeau sur édifices du parlement, (observ. Bourassa) 218.

EDIFICES publics : provinces maritimes, (sub.) 477 ; province d'Ontario, loyers et améliorations, (sub.) 538 ; province de Québec, (sub.) 687 ; Manitoba, renouvellements et améliorations, (sub.) 693 ; territoires du Nord-Ouest, renouvellements et améliorations, (sub.) 704 ; combien construits ou améliorés depuis 1896, (mot. Clare pour doc.) 1896.
Edmonton, prison, construction, (sub.) 705.
Elections contestées, 5.
Electricité, requête demandant transmission aux Etats-Unis de force motrice produite au Canada, (int. Clarke) 1371.
Emerson, construction d'un édifice public, (observ. LaRivière) 697.
Essex, fusiliers d', à l'exposition de Saint-Louis, (observ. Cowan) 1794.
Explications de nature personnelle : M. Copp, le député de Digby, racontars de journaux. 224 ; M. R. L. Borden, citation d'extraits du mémoire de M. Blair, (débat) 1310 ; M. R. L. Borden, incorrection du compte-rendu officiel des débats, 1462.

FEUILLETON de la Chambre, rédaction du, (observ. Sproule) 995.
Ficelle d'engerbage, quantité fabriquée au Canada ou y importée en 1891 1896 et 1901, (int. Smith) 799.
Fil de fer barbelé, quantité fabriquée au Canada ou y importée en 1891, 1896 et 1901, (int. Smith) 799,
Foin exporté aux Etats-Unis, inspection, (int. Leonard) 402.
Fort-William, édifice public, construction, (sub.) 538.
Fromage, exportation, quantité exportée de 1898 à 1903, (int. Broder) 798 ; dépense pour réfrigérateur à Woodstock, (int. Blain) 801; pesage, institution d'une commission y relative, (int. Pope) 1561.

GARDE-BESTIAUX, frais de la commission d'enquête y relative, (int. Lennox) 1370.
" Garrison Common ", vente ou location, et acquisition de terrain pour fins militaires, correspondance, (mot. Clarke pour doc.) 223.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, médailles et octrois en terres pour services en 1885, (int. Hughes) 1153.
Gouverneur général, bureau du secrétaire du, appointements et dépenses, (sub.) 245.
Grain, consignation des ports des lacs, (int. Bennett) 214 ; transport à Halifax par l'Intercolonial pour exportation, (int. Kemp) 251 ; 334.
Graines, inspection et vente, (int. Lemieux) 333.
Grosse-Ile, quarantaine, (sub.) 673.
Guelph, salle d'exercices, construction, (sub.) 539 ; 656 ; édifice public, agrandissement, (sub. 541 ; 656.

HALIFAX, édifice pour les immigrants, (sub.) 463 ; 507 ; nouvel édifice public, (sub.) 508.
Hawkesbury, édifice public, construction, (sub.) 548.
Homard, frais et travaux de la commission d'enquête sur pêcheries, (int. Ganong) 556; (mot. Ganong pour doc.) 565.
" Home Bank of Canada." bill (n° 45) y relatif, 1ère l., 1064 ; 2e l., 1349 ; 1369.
Houille, gisements appartenant au gouvernement, (int. Robinson) 212 ; quantité vendue au gouvernement en 1903, prix, (int. Clare) 1149 ; 1895.
Huntintingdon, P.Q., décès et remplacement du directeur de la poste, (mot. Borden pour doc.) 1894.

ILE HOPE, coupe du bois, correspondance à ce sujet, (mot. Bennett pour doc.) 222.
Ile du Prince-Edouard, importation de pêcheurs, construction de séchoirs et encouragement des pêcheries sur la côte nord, (mot. Hackett pour doc.) 1896.
Immigration : noms, nombre, traitement, dépenses des agents, et immigrants par eux envoyés, (mot. Wilson pour doc.) 222 ; immigrants peu recommandables, entrefilet du " Citizen," (int. Wilson) 364 ; immigrants suspects, leur renvoi, (int. Wilson) 404 ; 479 ; 1004 ; édifice pour les immigrants à Halifax, (sub.) 463 ; 507 ; immigration

Immigration—*Suite.*
asiatique, veto sur loi de la Colombie Anglaise à ce sujet, (int. Bourassa) 687 ; immigration dans la Colombie-Anglaise, veto à l'Acte y relatif, (int. Smith) 997 ; immigration chinoise, taxe de $500., mise en vigueur de l'Acte y relatif, (int. Smith) 998 ; exploitation des immigrants, (int. Hughes) 1225 ; immigration chinoise, lois de la Colombie-Anglaise contre, représentation de l'empereur de Chine au cabinet impérial d'Angleterre, (int. Morrison) 1367.
Impressions, comité mixte des, (mot. Laurier) 166.
Imprimerie de l'Etat, annexe à l'épreuve du feu pour emmagasinage de la matière composée, construction, (sub.) 627.
Indiens de Doncaster, indemnité aux, (int. Léonard) 997.
Inondations dans St-Jean, Iberville et Missisquoi, (motion Demers pour doc.) 221.
Instruments aratoires, remise de droits aux exportateurs, (mot. Roche pour doc.) 565.
Intercolonial, destitution d'employés à Saint-Jean, N.-B., (int. Daniel) 3334 ; voie de garage à Pictou, travaux et revenu, (int. Bell) 998 ; recettes, dépenses et frais d'exploitation pour les neuf mois expirés le 31 mars 1904, (int. Barker) 1151, pour les huit mois expirés le 29 février 1904, (int. Barker) 1677 ; express maritime, changement de l'heure du départ de Montréal, (int. Gervais) 1680.
Interpellations, procédure à suivre, (observ. Borden) 1163, question de privilège, (observ. Borden) 1225.
JONASSON, S. inspecteur de homesteads, démission, (int. Roche) 801.
Juifs russes renvoyés de Fargo. D. N., à Winnipeg, (int. Clarke) 558.
Justice, appointements, y compris ceux de M. John Chisholm et du secrétaire particulier du Solliciteur général, (sub.) 432 ; rapport du ministère, (dépôt) 994.
KEREMEOS, C. A., réserve indienne de, proposition de vente ou d'échange, (int. Borden) 1890.
Kingston, collége militaire, écuries, (sub.) 603 ; annexe, gymnase, (sub.) 605.
LAC HAY, chenal du niveau, dragage et navigation, (int. Hughes) 1221.
Lac Supérieur, navigation d'hiver, bateau brise-glace, (int. Sproule) 1222.
Lainages, protection de cette industrie, (observ. Pringle) débat, 1463 et suiv.
Lamontagne et Cie, Montréal, articles achetés de, comment, (int. Hughes) 1892.
Laprairie, inondations, moyens à prendre pour les prévenir, (observ. Monet), débat, 1155 et suiv.
Lévis, édifice public, construction, (sub.) 674.
Listes électorales, préparation et impression depuis l'Acte de 1898, coût, (int. Blain) 333; (int. Ingram) 687 ; listes électorales des territoires non organisés de la province d'Ontario, (int. Alcorn) 1149 ; combien imprimées et distribuées, depuis révision de septembre 1903, pour la province de Québec, (int. Léonard) 1679.
London, salle d'exercices et arsenal, construction, (sub. 606.
Longueuil, édifice public, construction, (sub.) 675.
MACLEOD, palais de justice, (sub.) 706.
Macoun, John et James M., emploi, (int. Davis) 997.
Magog, édifice public, construction, (sub.) 688.
Manitoba, concessions forestières y accordées de 1878 à 1896, (mot. McCreary pour doc.) 223 ; depuis le 15 mars 1902, (mot. Roche pour doc.) 565.
Marine et Pêcheries, décrets du Conseil, etc., définissant fonctions de l'ingénieur en chef de ce département, (mot. Northrup pour doc.) 1897.
McCarthy, Osler, Haskin et Harcourt, honoraires payés à, (int. Bennett) 560 ; 1002 ; (int. McCarthy) 686.
Messages de Son Excellence : convention supplémentaire entre le Grand-Tronc-Pacifique et le gouvernement, copie, 8 ; budget principal, 203 ; remerciements pour adresse en réponse au discours du Trône, 1154 ; budget supplémentaire, 1888.
Métis, scrip, commission, (int. LaRivière) 214 ; répartition, (motion LaRivière pour documents) 222 ; 1896 ; griefs en 1883, 1884, 1885, requête au gouvernement, correspondance entre eux, D. R. McDowal, député, et le gouvernement, etc., (mot. Davis pour doc.) 1894.
Midland, terrains riverains, accusation de M. Bennett, (explication de nature personnelle par M. McCarthy) débat, 365 et suiv.
Milice canadienne, bill (n° 5), Acte de la Milice, 1ère l., 204 ; 2e l. et comité, 253 ; en comité sur résol., 479.
Miliciens, solde, (mot. Laurier pour comité sur projet de résolution) 252 ; coiffure, par qui soumission faites et à qui commande donnée, (int. Clarke) 1678; uniformes, remboursement du prix aux officiers, quand ils doivent en changer en vertu d'un règlement, (int. Bell) 1677-78; solde des officiers d'état-major, etc., à être fixée par décret de l'Exécutif, (mot. de sir F. Borden pour comité sur projet de résolution) 1794.
Mines de la Colombie-Anglaise, règement, veto à l'Acte y relatif, (int. Smith) 998.

Monnaies, hôtel des, emplacement et construction, (int. Kemp) 246 ; (sub.) 457.
Montréal, bureau du sous-receveur général, (sub.) 231 ; grève des débardeurs, solde des troupes, (int. Clarke) 402 ; loyer payé par le gouvernement, (int. Monk) 555 ; agrandissement du bureau de poste, augmentation et rétribution du personnel, (int. Monk) 555 ; entrepôt de douane, améliorations, (sub) 688 ; édifices publics, améliorations et réparations, (sub.) 690.
Moosejaw, édifice public, (sub.) 707.
Morris, construction d'un édifice public, (observ. LaRivière) 697-698.

NANAIMO, édifice public, annexe, (sub.) 708.
Norton, R. B. & Cie, commande à (int. Lefurgey) 218.
Nouvelle-Ecosse, charge de juge en chef, vacance, quand sera-t-elle remplie, (int. Fowler) 1680.
" Nova Scotia Permanent Benefit Building Society and Savings Fund," bill (n° 8) amendant de nouveau l'acte y relatif, 1ère l., 396 ; 2e l., 553.

ORATEUR, élection, (motion Laurier) 3.
Oshawa, édifice public, construction, (sub.) 613.
Ossekeag ou Hampton-Station, (King, N.B.) déménagement du bureau de poste, (mot. Fowler pour doc.) 1894.
Ottawa, observatoire, (sub.) 457 ; hôtel des Monnaies, (sub.) 458 ; musée Victoria et autres édifices, (sub.) 460 ; loyer payé par le gouvernement, (int. Monk) 555 ; bureau de douane, construction, (int. Birkett) 556 ; pavage en face des édifices du parlement, (sub.) 626 ; hangar à charbon, construction, (sub.) 627.
Ottawa Car Company, articles achetés de la, comment, (int. Hughes) 1892.
Ouvriers, différends, impression du rapport de la commission y relative, et des témoignages rendus devant icelle, (int. Borden) 1065.

PALMERSTON, Ont., perception des droits de douane à, (int. Tolton) 561.
Parsons, Hon. C. A., bill (n° 17) autorisant le commissaire des brevets à lui faire droit, 1ère l., 397 ; 2e l., 553 ; en comité et 3e l., 1348.
Pêche avec des rets à trappe dans la Colombie-Anglaise, décret du Conseil autorisant l'émission de permis à cette fin, (int. Earle) 562.
Pêcheries, bill (n° 74) modifiant loi des, 1ère l., 1793.
Pétitions de droit, bill (n° 38) modifiant l'Acte y relatif, 1ère l., 994 ; 2e l., 1797 ; en comité rup pour doc.) 1897; phare flottant le " Lurcher," coût, (int. Kaulbach) 1153.
Phares, commissaire des, décrets du Conseil, etc., définissant ses fonctions, (mot. Northrup. pour doc.) 1897 ; phare flotant le " Lurcher," coût, (int. Kaulbach) 1153.
Pointe-Prim, jetée, construction, (int. Hackett) 1676.
Pommes, expédition en Europe viâ Montréal, quantité et prix, (int. Smith) 685 ; compartiments et ventilation des steamers, inspection, (int. Smith) 802 ; 1004.
Postes : subventions pour service à vapeur entre Montréal et ports d'Angleterre, (int. Henderson) 248 ; copie de tous contrats passés pour transport des malles entre ports du Saint-Laurent, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, et le Royaume-Uni, (mot. Borden pour doc.) 429; 879; 1889; transport des malles entre Sackville et Cap Tourmentin, (int. Lefurgey) 560 ; 878 ; 1151; males canadiennes pour l'Angleterre, poids, et transport par steamers subventionnés et non subventionnés, pour l'année expirée le 31 décembre 1903.
Prêts au gouvernement, (int. Kemp) 216.
Prince-Albert, palais de justice et bureau de poste, (sub.) 707.
Provinces, dette envers le Dominion, documents s'y rapportant, (mot. Borden pour production) 430.
Pugwash, N.-E., directeur de la poste, décès et remplacement, (int. Bell) 1679.

QUEBEC, pont de, subvention, (int. Morin) 248 ; obligations de la Compagnie du pont de, (int. Clarke) 397 ; édifice des immigrants, améliorations, (sub.) 690 ; brise-lames sur quai du Roi, (sub.) 690 ; hôpital des immigrants, (sub.) 691; hôtel des postes, renouvellement et améliorations, (sub.) 691.

RAPIDES de Saint-André, travaux d'amélioration, paiement et délai aux entrepreneurs, (int. Puttee) 398.
Rapports : Intérieur, 202 ; Commerce et Navigation, 202 ; Postes, 202 ; Travail, 202 ; Travaux publics, 203 ; Commerce, 203 ; Comptes publics, 203 ; secrétariat d'Etat, 203 ; Revenu de l'intérieur, (1ère partie, accise) 203 ; 3e partie, 879 ; liste du service civil, 203 ; ordonnances du conseil du Territoire du Yukon, 203 ; sentence arbitrale, *re* frontière de l'Alaska, 253 ; auditeur général, 253 ; Agriculture, 253 ; Pêcheries, 803 ; Chemins de fer et Canaux, 1064; Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 1367.
Real Estate Title Guarantee and Trust Company, bill (n° 27) y relatif, 1ère l., 601 ; 2e l., 717 ; en comité, 1832 ; 3e l., 1833.
Recensements : 1881, 1891 et 1901, coût, source de renseignements, parachèvement et distribution, (int. Kemp) 331 ; produc-

Recensements—*Suite.*
tion industrielle, nombre d'établissements d'après recensement de 1901, (int. Sproule) 1222, (int. Kemp) 1890.
Richibouctou, édifice public, (sub.) 466.
Rivière Jésus, barrages et passes migratoires, nombre et inspection, (int. Léonard) 402.
Rivière Saskatchewan, navigation, dépenses du gouvernement pour améliorations, (mot. McCreary pour doc.) 223.
Rossland, salle d'exercices, construction, (sub.) 709.

SAINT-BONIFACE, construction d'un édifice public, (observ. LaRivière) 697.
Sainte-Catherine, salle d'exercices, construction, (sub.) 637.
Sainte-Flore, liste électorale, transmission au greffier de la Couronne en chancellerie, (int. Casgrain) 1373.
Saint-Hyacinthe, salle d'exercices, (sub.) 692 ; édifices publics, agrandissement, (sub.) 692.
Saint-Jean, N.B., percepteur des douanes, décès et remplacement, (int. Daniel) 332 ; station de quarantaine, service de l'eau, drainage, chauffage, (sub.) 466 ; édifices publics, améliorations et réparations, (sub.) 466.
Saint-Jean, P.Q., entrepôt de vérification, (sub.) 692 ; bureau de poste, (sub.) 692, choix de l'emplacement et adjudication de l'entreprise, (int. Monk) 1891, 1893.
Saint-Laurent, route, distribution de brochures, (int. Lennox) 554.
Saint-Louis du Mile-End, bureau de poste, (sub.) 692.
Sainte-Marie, édifice public, construction, (sub.) 637.
Sault Sainte-Marie, édifice public, construction, (sub.) 645.
Savard, M.P.V., emploi, (mot. Casgrain) 215; nomination, (motion Casgrain pour doc.) 220 ; documents transmis au gouvernement par le dit M. Savard, au sujet de l'enquête par lui faite concernant l'acquisition de la seigneurie de Mingan par les autorités provinciales de Québec, (mot. Casgrain pour doc.) 565 ; 686 ; 879 ; 1463.
Serments d'office, prestation, (bill n° 1) 5.
Service civil, liste (dépôt) 203.
Sherbrooke, salle d'exercices, (sub.) 692.
Sociétés par actions, bill (n° 75) modifiant loi de 1902 les concernant, 1ère l., 1793.
" Squatters " établis sur la réserve indienne du Sault Saint-Louis et du lac des Deux-Montagnes, emploi par le gouvernement des deniers à eux votés comme indemnité, (int. Léonard) 997.
Steamers, ventilation artificielle, correspondance avec compagnies, (mot. Smith pour doc.) 223 ; conventions avec compagnies subventionnées, (mot. Smith pour doc) 223 ; steamers transatlantiques, données thermographiques prises à bord (mot. Smith pour doc.) 223 ; ligne de Chatham, N.-B., etc., à Terre-Neuve, subvention, (mot. Hackett pour doc.) 1895 ; ligne de Manchester, contrat pour service en 1903, (mot. Smith pour doc.) 1896.
Steamer " Aberdeen," inspection des chaudières, (int. Casgrain) 215.
Steamer " Lake Champlain," inspection des ventilateurs, (int. Smith) 1370.
Stratford, salle d'exercices, construction, (sub.) 646.
Subsides, (motion Fielding) 202.
Subvention aux Provinces, paroles de M. Pugsley, procureur général du Nouveau-Brunswick, (int. Borden) 228 ; rajustement, (int. Borden) 506.
Sydney, N.-E., appointements du directeur du bureau de poste, (int. Taylor) 250 ; édifice public, agrandissement, (sub.) 509.
Sydney-Mines, édifice public, construction, (sub.) 509.

TABAC, envoi d'un agent dans le Wisconsin pour faire enquête sur culture, (int. Monk) 1891 ; commerce avec la Belgique, combien payé à M. Blaise Dugas pour sa mission en Belgique, (int. Monk) 1893.
Taylor, M. James E., pétition pour divorce non revêtue de la signature d'un député, (observ. par l'Orateur) 253.
Télégraphe Marconi, exploitation à Glace-Bay, et aide par le gouvernement, (int. Clarke) 800.
Terrebonne, édifice public, (sub.) 692.
Territoires du Nord-Ouest, concessions forestières y accordées de 1878 à 1896, (mot. McCreary pour doc.) 223 ; depuis le 15 mars 1902, (mot. Roche pour doc.) 565 ; palais de justice, etc., (sub.) 704 ; emplacement de villes, convention du gouvernement avec le Pacifique, (int. Lancaster) 1152.
Thetford-Mines, édifice public, (sub.) 693.
Timbres anglais, frais de poste, etc., (sub.) 244.
Toronto : Bureau du sous-receveur général, (sub.) 230 ; île située en face de, dommages causés par eaux du lac Ontario, (mot. Osler pour doc.) 223 ; salle d'exercices, agrandissement, (sub.) 649 ; entrepôts de vérification, agrandissement, (sub.) 650 ; poudrière, construction, (sub.) 651 ; hôtel des postes, nouvel étage et ameublement, (sub.) 651.
Toronto-Jonction, édifice public, construction, (sub.) 653.
Travail dans la Colombie-Anglaise, impression de la preuve faite devant la commission y relative, (int. Smith) 1001.
Travaux publics, rapport, 203 ; appointements, (sub.), transfert de certains services au ministère de la Marine, (débat sur observ. Taylor) 438 et suiv., décret à ce sujet, int. Casgrain) 878, 1463 ; 1893.

UNIONS ouvrières, bill (n° 35) concernant les étiquettes des, 1ère l., 877.

VACANCES, 1.
Vacances de Pâques, (mot. Laurier pour ajournement) 479.
Valleyfield, grève, paiements à la milice, (int. Clarke) 249.
Vancouver, hôtel des postes, construction,(sub.) 712; bassin de radoub, (mot. Borden pour doc.) 879; 1888.
Verdun, inondations, (observ. Monk) 1066.
Viande fraîche, expédition en Europe viâ Montréal, par steamers subventionnés, (int. McGowan) 685 ; 797.
Victoria, C. A., percepteur des douanes à, décès et remplacement, (int. Earle) 562.
Voies et moyens, (motion Fielding) 202.
Volailles, établissement de stations expérimentales pour l'élevage des, (int. LaRivière) 397 ; (int. Puttee) 685.

WALKERTON, irrégularité du service postal, (mot. Donnelly pour doc.),débat, 592 et suiv.
Wilson's Beach, brise-lames, coût et état des travaux, (int. Ganong) 557.
Wilton, Ont., directeur de la poste, accusations portées contre, (mot. Wilson pour doc.) 219; 1482.
Wingham, édifice public, construction, (sub.) 654.
Winnipeg, édifice affecté aux munitions de guerre, (sub.) 693 ; édifice des immigrants et station postale, (sub.) 693 ; poudrière, (sub.) 695 ; nouvel hôtel des postes, (sub.) 695 ; achat d'un emplacement, (int. Roche) 1146 ; logements pour sous-officiers, (sub.) 703 ; annexe aux édifices publics, (sub.) 703.
Woodstock, arsenal, construction, (sub.) 477 ; 654 ; fromage, dépense pour réfrigérateur, (int. Blain) 801.

YOUNG, Thomas, inspecteur de homesteads,démission, (int. Roche) 800.
Yukon : Ordonnances du conseil du Territoire, dépôt), 203 ; représentation, (int. Casgrain) 210 ; concession Treadgold, commission, rapport, (int. Casgrain) 211 ; (int. Borden) 1065 ; (rép. de M. Sifton à int. Borden) 1154 ; nomination de M. le juge Britton comme commissaire (motion Casgrain pour doc.) 220 ; bill (n° 39) modifiant l'Acte du Territoire du Yukon, 1ère l., 994 ; 2e l., 1797 ; permis pour obtenir spiritueux, combien émis et en faveur de qui, (mot. Bennett pour doc.) 1895.